

PROGRAMA INTERUNIVERSITÁRIO DO DOUTORAMENTO EM HISTÓRIA

Universidade de Lisboa, ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa, Universidade Católica Portuguesa e Universidade de Évora

**O Controle do Fluxo das Cartas e as Reformas de Correio na América Portuguesa (1796-1821)**

Mayra Calandrini Guapindaia

Orientador: Prof. Doutor Nuno Gonçalo Monteiro

Tese especialmente elaborada para obtenção do grau de Doutor em História

## PROGRAMA INTERUNIVERSITÁRIO DO DOUTORAMENTO EM HISTÓRIA

Universidade de Lisboa, ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa, Universidade Católica Portuguesa e Universidade de Évora

### **O Controle do Fluxo das Cartas e as Reformas de Correio na América Portuguesa (1796-1821)**

Mayra Calandrini Guapindaia

Orientador: Prof. Doutor Nuno Gonçalo Monteiro

#### **Júri**

**Presidente:** Doutora Ana Margarida de Seabra Nunes de Almeida, Investigadora Coordenadora e Presidente do Conselho Científico do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa

#### **Vogais:**

Doutora Maria Fernanda Baptista Bicalho, Professora Associada do Departamento de História da Universidade Federal Fluminense, Brasil

Doutor Jorge Miguel de Melo Viana Pedreira, Professor Auxiliar da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa

Doutor José Miguel Pereira Alcobio Palma Sardica, Professor Associado com Agregação da Faculdade de Ciências Humanas da Universidade Católica Portuguesa

Doutor José Luís Miranda Cardoso, Investigador Coordenador do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa

Doutor Nuno Gonçalo Pimenta de Freitas Monteiro, Investigador Coordenador do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, orientador

Tese especialmente elaborada para obtenção do grau de Doutor em História

Instituição financiadora: Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior –  
CAPES – Brasil Proc. N° 99999.001242/2015-062019

## **Agradecimentos**

O processo de escrita desta tese jamais teria sido possível sem a o apoio e a compreensão de um conjunto de pessoas que participaram, de forma presencial ou virtual, nos quatro intensos anos dessa jornada. Iniciar uma nova vida em um outro país para cumprir o sonho de cursar o doutorado e trilhar os caminhos da investigação histórica foi uma oportunidade ímpar e que me proporcionou imenso crescimento, não só acadêmico como também pessoal.

Começo por agradecer à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - CAPES, por ter me concedido a bolsa do programa de doutorado pleno no exterior, que me permitiu residir em Portugal durante o tempo do curso e assim ter todo o suporte necessário para o desenvolvimento da tese. Sem dúvidas, o incentivo à pesquisa e investimento na formação acadêmica foi parte importante de um projeto político brasileiro, hoje em dia ameaçado, do qual eu tive a sorte de fazer parte.

Agradeço também meu orientador, professor Nuno Gonçalo Monteiro, por ter aceitado me orientar quando eu ainda estava no Brasil. As diversas apreciações e críticas ao trabalho de pesquisa e da escrita, desde a fase inicial até os últimos momentos, foram essenciais para conseguir dar forma e substância a esta tese. Fica também o meu obrigada a todos os professores e investigadores, de Portugal e do Brasil que de alguma forma fizeram este trabalho crescer. Agradeço em especial aos professores Mafalda Soares da Cunha, Bruno Reis e José Luís Cardoso, do Programa Interuniversitário de Doutoramento em História, pelas contribuições no primeiro ano do curso e pelo direcionamento dado ao que se tornou o projeto da tese. Aos professores Luís Miguel Carolino e José Miguel Sardica, também do PIUDHist, pelo cuidadoso acompanhamento que fizeram nos primeiros ensaios de capítulos. À professora Teresa Cristina de Novais Marques, que, ainda em Brasília, me incentivou desde o início a cursar o doutorado em Portugal e por ter me auxiliado com algumas informações específicas de pesquisa. À Roberta Stumpf, pelas revisões e sugestões ao trabalho bem como pelo convite a participar de congressos que foram particularmente importantes para minha carreira acadêmica. À Rocío Moreno Cabanillas, que também investiga as reformas de correio, mas da América Espanhola. À ela serei sempre grata à trocas de ideias a respeito de temas similares, embora em geografias diferentes, bem como o convite a participar de conferências e congressos na Espanha. Agradeço também à Romulo Valle Salvino, pelo apoio dado especialmente nos momentos iniciais da pesquisa e também pelo envio de informações de fontes que estão no Brasil.

Aos meus colegas de curso, da 6ª Edição do PIUDHist que, ao longo da jornada, tornaram-se verdadeiros amigos. Arthur, Leonor, Andréia, Francisco, Ana, Eliana e Pedro (que marcou a vida de todos nós e sempre vai deixar saudades). Sem nossos encontros mensais, jantares e desabafos sobre as naturais angústias do processo cansativo que é um doutorado, eu certamente não teria conseguido me manter sã. À Lunara, por ser amiga de todas as horas e pelas revisões que fez na fase final do trabalho. À Stefanie, também companheira de andanças, conversas e desabafos pelas ruas da cidade. Juanita, grande amiga de mais de uma década e que veio para Lisboa, também em busca de crescimento acadêmico, e acabou por ser uma fonte vital de apoio nos últimos dois anos aqui. Obrigada por me acolherem em Lisboa. Vocês são um dos vários motivos pelos quais aprendi a amar Portugal.

À minha família, por ter me incentivado a vir, mesmo no momento em que eu pensei que não conseguiria sair de Brasília. Meus pais, Vera e Aloysio, foram os que, de longe, me ouviram, me apoiaram e me incentivaram a continuar quando eu achava que não conseguia mais. Vocês são fantásticos, obrigada por tudo. Ao David, pelo apoio incondicional e pelo amor de irmão, que, mesmo às vezes silencioso, foi sempre presente na minha vida. À minha avó, Agostinha, por ter aguentado as saudades nesses 4 anos e por sempre me fazer feliz e amada nos poucos momentos que voltei para casa.

Aos professores e demais colegas do Lisboa Yoga Loft, com quem eu pratiquei regularmente desde que cheguei em Portugal. Agradeço em especial aos professores Billy Konrad e Clara Rolim. Suas aulas me fizeram gostar cada vez mais desse universo incrível que é o yoga. A compreensão e exploração da mente através dos movimentos do corpo certamente me proporcionaram a calma e segurança necessária nos mais diversos momentos de stress passados aqui. À Cristiane, por também me ajudar a manter a mente no lugar, além de ter me proporcionado a oportunidade única de crescimento enquanto pessoa nesses 4 anos aqui.

Ao Lucas, pelo carinho, amor, paciência ao longo desse período. Construímos uma vida juntos e que marcaram de forma definitiva meu tempo em Lisboa. Obrigada por ter me apoiado em momentos difíceis e por sempre tentar me animar. Eu jamais conseguiria sem você por perto. Você sempre terá espaço no meu coração.

### **Lista de Abreviaturas**

AHU: Arquivo Histórico Ultramarino

ANTT: Arquivo Nacional da Torre do Tombo

BA: Biblioteca da Ajuda

BR, AN, RIO: Arquivo Nacional do Rio de Janeiro

AHMOPTC: Arquivo Público do Ministério do Transporte, Obras Públicas e Comunicações de Portugal

APEJE: Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano

BNRJ: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro

BPMP: Biblioteca Pública Municipal do Porto

FPC: Fundação Portuguesa das Comunicações

MNC: Museu Nacional dos Correios do Brasil

TC: Tribunal de Contas de Lisboa

Cx.: Caixa

Doc.: Documento

Mç.: Maço

Pct.: Pacote

## Lista de figuras, tabelas e gráficos

### Figuras

Figura 1: Rota Fluvial do Pacote de Correio Marítimo para Açu, de acordo com o Alvará de 20 de janeiro de 1798 .....	91
Figura 2: Organograma do Correio Geral de Lisboa a partir de 1805. ....	105
Figura 3: Organograma das administrações de correio das capitanias da América Portuguesa - 1798 .....	106
Figura 4: Administrações de correio da América portuguesa - 1798-1807 .....	117
Figura 5: Caminhos de correio fluviais do Pará (1798) .....	213
Figura 6: Rota do Rio Carinhanhas e Rio das Éguas - Bahia e Goiás (1817) .....	224
Figura 7: Rota de correio entre Rio de Janeiro, Minas Gerais e Goiás (1809) .....	230
Figura 8: Rota dos Paquetes de correio marítimo para as capitanias do Norte (1798) .....	245
Figura 9: Rota dos pacotes de correio marítimo para Bahia e Rio de Janeiro (1798) .....	245
Figura 10: Carta de Luís Joaquim dos Santos Marrocos ao pai, na qual é possível ver o carimbo do Correio marítimo. ....	278

### Tabelas

Tabela 1: Recebimento do Alvará de 20 de janeiro de 1798 pelas capitanias .....	115
Tabela 2: Quadro de oficiais do Correio Geral do Rio de Janeiro (1799-1825) .....	122
Tabela 3: Administrações de correio em Minas Gerais (1800) .....	124
Tabela 4: Administradores de correio com ofício fazendário (1798-1825) .....	133
Tabela 5: Porte das cartas entre Rio de Janeiro e Minas Gerais (1809) .....	163
Tabela 6: Receitas e despesas do correio do Pará (1799-1802) .....	169
Tabela 7: Receitas e despesas do correio da Paraíba (1798-1806) .....	171
Tabela 8: Cartas recebidas ao ano no correio da Paraíba (1798-1806) .....	173
Tabela 9: Receitas e despesas do correio da Bahia (1798-1799) .....	173
Tabela 10: Rendimento do correio de Minas Gerais (1799-1803) .....	179
Tabela 11: Porte das Cartas do Ultramar, Espanha e outros Estados europeus (1805) .....	185
Tabela 12: Porte das cartas do Reino (1805) .....	185
Tabela 13: Vencimentos dos oficiais do correio em Minas Gerais (1806) .....	191
Tabela 14: Paquetes de correio marítimo para a América portuguesa (1797-1822) .....	248
Tabela 15: Período de construção, quantidade e tempo de atuação dos pacotes de correio marítimo (1797-1822) .....	252
Tabela 16: Viagens de navios transportadores de cartas, por região (1809-1821) .....	261

Tabela 17: Navios transportadores de correspondência e cartas com identificação de navios no epistolário do mercador José Antônio Alves de Souza .....	272
Tabela 18: Apreensão de cartas pelo meirinho geral do tabaco e repartição do mar de Lisboa .....	294
Tabela 19: Inspeção dos navios transportadores de cartas de José Antônio Alves de Souza (1806-1809).....	297

## **Gráficos**

Gráfico 1: Número de oficiais do Correio Geral do Rio de Janeiro (1799-1825).....	122
Gráfico 2: Rendimento das cartas do Pará (1799).....	168
Gráfico 3: Receitas e despesas do correio do Pará (1799-1802).....	169
Gráfico 4:Receitas e despesas do correio da Paraíba (1798-1806) .....	172
Gráfico 5: Rendimento do correio da Paraíba (1798-1799).....	174
Gráfico 6: Rendimento do correio de Pernambuco (1800-1804).....	175
Gráfico 7: Rendimentos da capitania de Pernambuco (1800-1804) .....	177
Gráfico 8: Receitas e despesas do Correio Geral do Rio de Janeiro (1808-1825).....	178
Gráfico 9: Rendimento do correio de Minas Gerais (1799-1803) .....	179
Gráfico 10: Receita do correio de Minas Gerais (1799-1829).....	181
Gráfico 11: Receitas e despesas da Administração do correio de Mariana (1809-1831) .....	182
Gráfico 12: Receitas do Correio Geral de Lisboa (1799-1821) .....	183
Gráfico 13: Viagens dos paquetes para Lisboa (1798-1821) .....	255
Gráfico 14: Anúncios das saídas de embarcações com mala de correio na Gazeta do Rio de Janeiro (1809-1821) .....	260

## **Resumo**

No Império português, os manuscritos foram a principal maneira de manter comunicação à distância, sendo os documentos escritos essenciais não só para a circulação de normas políticas e administrativas como também necessárias ao trato comercial e ao envio de notícias de interesse particular. Tendo em vista a crescente importância da comunicação à distância para a manutenção política e econômica de Portugal, a circulação epistolar foi alvo de preocupação constante da monarquia desde o século XVI. Inicialmente, a necessidade de uma estrutura postal foi solucionada por meio da doação da mercê do serviço à um vassalo real. Isso resultou na criação do ofício de Correio-mor em 1520 do Correio-mor das cartas de mar em 1657. Posteriormente, esses ofícios foram vendidos em caráter hereditário para os Gomes da Mata, e esteve sob posse desta família até 1797. A extinção do ofício de Correio-mor marcou um ponto de inflexão estratégico em relação às políticas do período anterior. A mudança, gradual e não-linear, de um paradigma de governo corporativo para outro, calcado em ideais centralizadores teve impacto na organização administrativa dos correios. A partir desse momento, a Coroa passou a entender que deveria controlar diretamente o fluxo postal. Essa tese tem como objetivo investigar o papel das reformas de Correio nos planos políticos e administrativos da Coroa portuguesa nos últimos anos do século XVIII, tendo como objeto de estudo o caso específico da implantação na América portuguesa. Este foco de análise foi escolhido como forma de compreender até que ponto as medidas reformistas surtiram os efeitos desejados pela Coroa no espaço colonial. Isso por que as próprias lacunas das normas centrais e os contextos locais não permitiram um processo de centralização coeso, no qual existisse um sistema único e integrado de Correios. Os ideais mais antigos a respeito da organização do fluxo das cartas por meios não-institucionalizados ainda subsistia nas formas de governar dos agentes da Coroa no além-mar.

**Palavras-Chave:** reformas de correio, comunicação à distância, Administrações de correio na América portuguesa.



## Abstract

In the Portuguese Empire, manuscripts were the main way to keep distance communications, and written documents were essential not only for the circulation of political and administrative norms but also for commercial reasons and for the sending of private news. Given the increasing importance of distance communications for the political and economic maintenance of the Portugal Monarchy, the circulation of letters had been a constant concern since the 16<sup>th</sup> century. Initially, the need for a postal structure was solved by donating the mercy of the service to a royal vassal. This resulted in the creation of the office *Correio-mor* in 1520 and of the *Correio-mor das cartas de mar* in 1657. Later, these offices were sold in a hereditary character for the Gomes da Mata, and it was in the possession of this family until 1797. The extinguishing of the office of the *Correio-mor* marked a strategic turning point of the policies of the previous period. The shift, non-linear and quite gradual, from the paradigm of corporate governance to another, based on centralizing ideals, had an impact on the postal management organization. From that moment, the Crown came to understand that it should directly control the postal flow. The purpose of this thesis is to investigate the role of the postal reforms in the political and administrative plans of the portuguese Crown in the last years of the 18<sup>th</sup> century, by studying the specific case of implantation in Portuguese America. This focus of analysis was chosen as a way of understanding to what extent the reformist measures had the effects desired by the Crown in the colonial space. The gaps of the central norms and local contexts did not allow for a cohesive centralization process in which there was a single integrated system of postal services. The earliest ideals regarding the organization of the flow of letters by uninstitutionalized means still subsisted in the ways of governing of the Crown's overseas agents.

**Keywords:** postal reform, distance communication, postal administrations of Portuguese America.

## Conteúdo

Introdução.....	i
Capítulo I: Correios e comunicações entre o Antigo Regime e as reformas: uma aproximação global.....	1
Correios e reformas no fim do Antigo Regime: enquadramento historiográfico e escolhas de análise.....	1
O sistema postal na Inglaterra: correios e monopólio entre os séculos XVII e XVIII.....	17
O sistema do correio na França .....	26
O sistema de correios na Espanha: monopólios familiares e incorporações à Coroa .....	31
Considerações finais.....	35
Capítulo II: De monopólio familiar à <i>Correio de Luzes</i> : sistemas postais em Portugal até 1798 .....	38
O ofício de Correio-mor e sua inserção na estrutura administrativa da Coroa portuguesa..	38
Críticas ao Correio-mor e o surgimento de ideias acerca do correio da Coroa em Portugal	46
<i>Correio de Luzes</i> : D. Rodrigo de Sousa Coutinho e o novo paradigma sobre o sistema postal .....	57
Considerações finais.....	68
Capítulo III: Correios na América portuguesa: percalços do processo de centralização institucional entre 1657 e 1798 .....	70
Assistentes de correio na América portuguesa: resistências locais ao serviço postal.....	70
Convergências e divergências dos projetos reformistas: os planos de correio dos governadores das capitanias e as percepções regionais sobre distância e comunicações ....	81
Considerações finais.....	100
Capítulo IV: Regulações centrais, práticas regionais: normas postais e a construção das Administrações de correio na América portuguesa.....	103
O aparato normativo em 1798: correios entre centralização e descentralização administrativa .....	103
O reforço do aparato normativo em 1808: a permanência da descentralização e a construção de outras administrações postais .....	110
Recepção das normas e criação dos ofícios dos correios na estrutura fazendária local (1798-1821).....	113
Oficiais de correio na estrutura fazendária: estudos de caso.....	128
Considerações Finais.....	147
Capítulo V: Contendas em torno do Monopólio postal: o problema das cartas como fonte de renda.....	149
O porte das cartas de mar e terra: discussões e decisões regionais quanto à cobrança e ao monopólio postal .....	149
O problema da arrecadação do porte na ausência do monopólio postal: interpretações sobre alguns fragmentos .....	166

Oficiais pagos pelo porte: variações de ordenado diante das receitas das cartas .....	187
Considerações finais.....	193
Capítulo VI: Correios de terra: os caminhos das cartas e a construção de rotas postais.....	195
Abrir estradas ou aproveitar caminhos? As diversas soluções à integração postal das capitâneas interiores entre 1798 e 1807 .....	195
Novos caminhos, novas rotas postais: os itinerários de correio após 1808.....	225
Considerações finais.....	235
Capítulo VII: Correios de mar: implantação e funcionamento do correio marítimo na América portuguesa .....	237
Correio marítimo e marinha de guerra: reforma naval e transporte de correspondência...	237
Correio Marítimo e comércio: a atuação dos paquetes e dos navios mercantes na troca de correspondência comercial .....	263
Cartas de negócio, cartas particulares: as múltiplas escolhas de dois correspondentes no período das reformas postais. ....	271
Correio Marítimo e Polícia: a inspeção dos navios transportadores de carta.....	283
Considerações finais.....	300
Conclusão .....	303
Fontes .....	307
Referências Bibliográficas .....	319

## Introdução

Até 1798, o sistema de correios da monarquia portuguesa seguiu um modelo específico: o direito de transportar cartas e recolher as taxas referentes ao serviço estavam nas mãos da família Gomes da Mata, que comprou o ofício de Correio-mor em 1606 e o de Correio-mor das cartas de Mar em 1657. Contudo, em fins do século XVIII essa estrutura foi extinta, e os correios, tanto em Portugal quanto nos domínios ultramarinos, sofreram modificações em seu aparato administrativo. Em 1797, as funções do ofício de Correio-mor foram incorporadas à alçada direta da Coroa. A partir de então, os trâmites postais não foram mais controlados por uma família que possuía os direitos de prestação de serviço. No lugar do antigo sistema, surgiu outro, na qual a circulação de cartas seria controlada diretamente pela Coroa. Isso significou também que a taxa referente ao transporte de missivas, denominada *porte*, passou a configurar como receita régia.

A reforma dos correios fez parte de um conjunto mais amplo de ações administrativas, levadas a cabo em fins do século XVIII e executadas pelo Ministro da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho. O principal propósito dessas transformações era recuperar a economia e as receitas fiscais de Portugal, que se encontrava financeiramente desgastado devido ao alto gasto com questões militares, fruto do envolvimento na guerra com a França<sup>1</sup>. As medidas de D. Rodrigo foram voltadas para questões financeiras e econômicas e, nesse quesito, os correios foram considerados como um ponto importante da mudança. O sistema postal desempenharia papel triplo, todos ligados a pontos específicos dos planos do ministro: encurtaria o tempo da comunicação administrativa, agilizando a governabilidade; promoveria o comércio, garantindo o envio eficiente da correspondência mercantil e também de mercadorias; e seria fonte de renda para o Erário Régio, pois as cartas eram passíveis de taxaço fiscal.

Nos planos de D. Rodrigo, as relações econômicas entre o Reino e seus domínios imperiais, especialmente a América portuguesa, ganharam dimensões fundamentais. A tentativa de reequilíbrio financeiro da metrópole era permeada pelo bom aproveitamento do espaço americano, seja no sentido da melhor administração, das transações comerciais ou na questão da cobrança de impostos. De fato, este domínio era tão importante para o ministro que

---

<sup>1</sup> José Luís Cardoso, “Nas malhas do Império: a economia política e a política colonial de D. Rodrigo de Sousa Coutinho.”, in *A economia política e os dilemas do império luso-brasileiro* (Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001), 78.

parte de sua obra foi dedicada exclusivamente a este assunto. Um exemplo disto é a *Memória sobre o melhoramento dos domínios de Sua Majestade na América*, de 1797, na qual foi destacada a importância da manutenção da unidade imperial entre o reino e este domínio<sup>2</sup>. Nesse sentido, uma das primeiras ações de D. Rodrigo ao assumir a Secretaria da Marinha e Ultramar foi a inauguração do Correio Marítimo entre Reino e domínios. Essa ação possuiu caráter inovador, pois, até aquele momento, todas as tentativas de implantar correios na América portuguesa, quer marítimos ou terrestres, foi frustrada. Em conjunto às ligações marítimas, também foram tomadas uma série de medidas para a construção de correios internos na América portuguesa. Em paralelo, sob a alçada de outra secretaria (a do Ministério do Reino), os correios interiores de Portugal também foram modificados. Portanto, a reforma dos correios alcançou tanto o Reino quanto o ultramar, configurando-se como um único projeto que buscava resultados comuns em todo o Império português.

A partir de 1798, todas as cartas a serem enviada para o ultramar deveriam, necessariamente, passar pela Administração dos correios, sendo obrigatório o pagamento do porte, que variava de acordo com o peso da missiva. Juntamente a essa obrigatoriedade, surgiram uma série de medidas punitivas para as pessoas que enviassem cartas por fora desse sistema. As embarcações mercantis que levavam a mala de correio, por exemplo, deveriam ser inspecionadas nos portos, para garantir que as cartas fossem enviadas à administração postal tão logo fosse realizado o desembarque.

Embora muito relevantes para a conjuntura política de fins do século XVIII, as reformas de correio, especialmente sua aplicação na América portuguesa, não foram tratadas de forma coesa pela historiografia<sup>3</sup>. Tal constatação é inquietante, especialmente quando leva-se em conta o recente interesse de diversas investigações historiográficas em abortar a cultura escrita, tanto em Portugal quanto no Brasil. Esses estudos têm como objeto de análise as cartas e outros documentos escritos, como, por exemplo, livros e periódicos. Buscam compreender como se dava a circulação de informação escrita, ressaltando quem eram os enviantes e receptores dessas

---

<sup>2</sup> *Idem*, 79.

<sup>3</sup> Contudo, existem trabalhos recentes que tratam a questão dos correios na América portuguesa no tanto no período anterior quanto ao posterior ao que abrange esta tese. São os casos de Romulo Valle Salvino, “Guerras de papel: Disputas e estratégias em torno da comunicação escrita na América portuguesa (c. 1650 – c. 1750)” (Doutorado, Universidade de Brasília, 2018); Pérola Maria Goldfeder e Castro, “Do Penny Black ao Olho de Boi: As finanças dos Correios brasileiros no contexto da reforma postal de 1842”, in *17º Seminário sobre a Economia Mineira* (Diamantina: Anais eletrônicos, 2016).

informações e em que redes estavam inseridos, quer de particulares ou de negociantes<sup>4</sup>. Por outro lado, uma série de estudos dedicam-se a questão da formação territorial das monarquias modernas e, também, da importância da comunicação constante e da difusão de conhecimento científico para a manutenção e administração dos territórios ultramarinos<sup>5</sup>. Recentemente, os estudos voltados à comunicação política demonstram como a manutenção e o equilíbrio do poder entre o centro da monarquia e seus agentes periféricos dependia largamente da troca de correspondência entre estes polos<sup>6</sup>. Contudo, em grande parte dos casos, pouco é mencionado o sistema utilizado para o transporte, entrega e recebimento das cartas. Ou seja, há a ausência de discussões sobre se houve formação de correios sob a alçada direta da Coroa ou se outras instituições continuaram responsáveis pelo envio de correspondência. Por outro lado, estudos específicos sobre o tema normalmente se voltam para os correios no território português, deixando de fora a inserção nos domínios ultramarinos<sup>7</sup>.

Além disso, investigações sobre reformas de fins do setecentos e início dos oitocentos apenas mencionam brevemente a questão postal, geralmente como forma de exemplificar seu amplo espectro de ação no que diz respeito às reformas econômicas e fiscais<sup>8</sup>. A menção à questão dos correios também aparece em investigações específicas no quadro administrativo da Coroa a partir da segunda metade do século XVIII, como forma de demonstrar a diversificação

---

<sup>4</sup> Nuno Gonçalo Monteiro, Teresa Sousa de Almeida, e Vanda Anastácio, orgs., *Correspondências. usos da Carta no Século XVIII* (Lisboa: Edições Colibri, 2005); Márcia Abreu, *O Caminho dos Livros* (São Paulo/Campinas: FAPESP, ABL, Mercado de Letras, 2003); Leila Mezan Algranti, Ana Paula Torres Megiani, e José Martínez Millán, orgs., *O Império por escrito: formas de transmissão da cultura letrada no mundo ibérico (séc. XVI-XIX)* (São Paulo: Alameda, 2009); Tiago dos Reis Miranda e João Luís Lisboa, “A cultura escrita nos espaços privados”, in *História da Vida Privada em Portugal*, org. José Matoso e Nuno Gonçalo Monteiro (Lisboa: Temas e Debates, 2011), 333–94.

<sup>5</sup> Maria Emília Madeira Santos, Manuel Lobato, e Ana Cristina Roque, *O domínio da distância: comunicação e cartografia* (Lisboa: História e Cartografia, Departamento de Ciências Humanas, Instituto de Investigação Científica Tropical, 2006); Iris Kantor, “Mapas em trânsito: projeções cartográficas e processo de emancipação política do Brasil (1779-1822)”, *Araucaria: Revista Iberoamericana de filosofía, política y humanidades*, nº 24 (2010): 110–23; Heloisa Gesteira, Luís Miguel Carolino, e Pedro Marinho, *Formas do Império: ciência, tecnologia e política em Portugal e no Brasil: séculos XVI ao XIX*, 2014.

<sup>6</sup> João Fragoso e Nuno Gonçalo Monteiro, *Um reino e suas repúblicas no Atlântico: comunicações políticas entre Portugal, Brasil e Angola nos séculos XVII e XVIII* (Civilização Brasileira, 2017).

<sup>7</sup> Ana Cristina Araújo, “Território e redes de comunicação em finais do século XVIII: ideias e projetos do superintendente José Diogo Mascarenhas Neto”, *Revista de História da Sociedade e da Cultura* 17 (2017): 155–83; Margarida Sobral Neto, org., *As comunicações na Idade Moderna* (Lisboa: Fundação Portuguesa de Comunicações, 2005).

<sup>8</sup> José Luís Cardoso, *O pensamento económico em Portugal nos finais do século XVIII, 1780-1808* (Lisboa: Estampa, 1989), 144, 146 e 180; Bruno Aidar, “Uma substituição luminosa: tributação e reforma do Antigo Regime português em D. Rodrigo de Souza Coutinho ao final do século XVIII”, *Nova Economia* 21, nº 1 (abril de 2011): 150.

das alçadas de intervenção do Estado de Polícia e a multiplicação de funcionários régios<sup>9</sup>. Por fim, trabalhos específicos sobre a atuação de D. Rodrigo de Sousa Coutinho colocam seu interesse e ações a respeito do tema dos correios e comunicações, quer na sua atuação enquanto diplomata em Turim quer em sua atuação no Ministério da Marinha e Ultramar<sup>10</sup>.

Em contrapartida, no que diz respeito a historiografia internacional, o interesse pelo sistema postal, quer pela história da comunicação escrita, quer pelas reformas econômicas, aparecem em diversas obras. Recentemente, isso vem acompanhado de algum esforço em inserir a questão dos correios nas pautas de discussão. No caso espanhol, reconhece-se a importância de diversos trabalhos atuais, alguns voltados para a cultura escrita, no qual há reflexão sobre as mudanças do sistema postal e outros que tratam especificamente tanto do envio de cartas pelo antigo sistema do *Correo mayor*, quanto das reformas de correio no período borbônico<sup>11</sup>. Há, inclusive, obras específicas que tratam da questão da distância e dos domínios ultramarinos espanhóis, tendo o correio como um dos objetos de análise<sup>12</sup>. Para outras geografias, investigações sobre o sistema postal também apareceram em trabalhos que trazem reflexões em conjunto do panorama postal europeu, desde o período moderno até a atualidade<sup>13</sup>. Ademais, os correios são tratados de maneira substancial em obras que visam analisar a manutenção do poder imperial de potências europeias como Grã-Bretanha e França<sup>14</sup>. Para o caso francês, há estudos específicos sobre o comportamento dos correspondentes e formas de

---

<sup>9</sup> José Subtil, “As Mudanças em curso na segunda metade do século XVIII: a ciência de Polícia e o novo perfil dos funcionários régios.”, in *Cargos e ofícios nas monarquias ibéricas: provimento, controlo e venalidade (séculos XVII-XVIII)*, org. Roberta Stumpf e Nandini Chaturvedula (Lisboa: CHAM, 2012), 69.

<sup>10</sup> Nívia Pombo Cirne dos Santos, “Um turista na Corte do Piemonte dom Rodrigo de Souza Coutinho e o Iluminismo italiano e francês (1778-1790)”, *Varia Historia* 25, nº 41 (junho de 2009): 220; Andrée Mansuy Diniz Silva, *D. Rodrigo de Souza Coutinho, comte de Linhares: 1755-1812: portrait d'un homme d'État*, vol. 2 (Lisbonne; Paris: Centre culturel Calouste Gulbenkian /Commission nationale pour les commémorations des découvertes portugaises, 2006), 24–32.

<sup>11</sup> Gaspar Martínez Lorente, “La red postal: renta real, servicio publico y liberalización (siglos XVIII-XX)”, in *Cinco Siglos de Cartas*, org. Antonio Castillo Gómez e Verónica Sierra Blas (Huelva: Universidad de Huelva, 2014), 455–72; Rocío Moreno Cabanillas, “Cartas en pugna. Resistencias y oposiciones al proyecto de reforma del correo ultramarino en España y América en el siglo XVIII”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* online, acessado 12 de setembro de 2018, <http://journals.openedition.org/nuevomundo/71547>; Fernan Alonso García, *El correo en el renacimiento europeo: estudio postal del Archivo Simón Ruiz, 1553-1630*, 1ª ed (Madrid: Fundación Albertino de Figueiredo para la Filatelia, 2004).

<sup>12</sup> Sylvia Sellers-Garcia, *Distance and Documents at the Spanish Empire's Periphery* (Stanford, Calif.: Stanford University Press, 2014).

<sup>13</sup> Muriel Le Roux, *Post Offices of Europe 18th-21st Century a Comparative History*. (Brüssel: P.I.E.-Peter Lang S.A, 2014).

<sup>14</sup> Ian Kenneth Steele, *The English Atlantic, 1675-1740: An Exploration of Communication and Community* (New York; Oxford: Oxford University Press, 1986); Kenneth Banks, *Chasing Empire Across the Sea: Communications and the State in the French Atlantic, 1713-1763*. (Montréal: McGill-Queen's University Press, 2014).

se comunicar a distância, no qual os correios (ou a ausência deles) oferecem grande potencial explicativo<sup>15</sup>.

Percebe-se, portanto, a escassez de reflexões acerca da institucionalização das comunicações por parte de correios no período das reformas dos fins do século XVIII no que diz respeito aos domínios ultramarinos portugueses. Tendo isso em vista, esta tese tem o objetivo principal de tratar a aplicação das reformas de Correio na América portuguesa e como este ramo da administração pública fez parte de um conjunto maior de planos políticos e econômicos que reverberaram no principal domínio ultramarino da época. Assim, este trabalho possui o intuito de inserir a questão dos correios no debate historiográfico acerca das reformas de fins do século XVIII e sua aplicação nos territórios imperiais. Ou seja, buscar-se-á questionar qual o significado político da construção de um sistema de correios ligado diretamente ao aparato administrativo da Coroa. Qual era o papel das comunicações, entendidas aqui a partir de sua forma institucionalizada em um sistema de correios, nas reformas econômicas pensadas a partir de meados dos setecentos? Por que o controle do fluxo postal para a América portuguesa interessava à Coroa, e quais os objetivos a serem alcançados por meio dessas reformas?

Faz-se mister compreender até que ponto as demandas do centro se traduziram no espaço da América portuguesa, e até onde as modificações no sistema de comunicação à distância atenderam ou frustraram expectativas das populações locais. Duas questões devem entrar nesse eixo de análise. Primeiro, deve-se levar em consideração como o envio de correspondências passou, por um lado, a ser visto como um processo que deveria ser controlado pela Coroa. Em segundo lugar, não se deve esquecer que o traslado postal continuou a ser compreendido por muitos agentes da monarquia em solo americano como algo que poderia ser gerido sem qualquer interferência de um aparato administrativo controlado pelo centro. Ou seja, na contrapartida de um movimento centralizador, atuava e resistia outro, muito mais antigo, nos quais os agentes locais clamavam uma espécie de autorregulação do fluxo das cartas.

Portanto, esta tese busca argumentar, ao longo de todos os capítulos, que as reformas de correio seguiram um conjunto teórico e prático específico, baseado em modelos de outras monarquias europeias e em reformas políticas, fiscais e econômicas caras à Coroa portuguesa em fins do século XVIII, mas os resultados alcançados em solo americano não seguiram necessariamente um padrão centralizador. Os agentes regionais responsáveis por colocar as

---

<sup>15</sup> Jane Harrison, “The intercourse of letters: Transatlantic correspondence in early Canada (1640-1812)” (Tese de Doutorado, Universidade de Toronto, 2000).



reformas em prática, embora levassem em consideração as normas ditadas pela Coroa, nem sempre as seguiram à risca. Até porque, muitas vezes, as diretrizes eram vagas e abriam margem de manobra para a tomada de decisões próprias.

Portanto, a implantação dos correios na América portuguesa consiste em um campo privilegiado de análise. Seu estudo permite perceber tanto os planos do centro quanto as respostas periféricas acerca das iniciativas de integração marítima e terrestre com o intuito de melhorar a circulação de informações. E, ao analisar-se as demandas do centro e as respostas dos governos, nota-se que a relação entre os dois polos não foi linear, havendo inclusive espaço para questionamentos e contra-propostas dos representantes da Coroa. Especificamente para o fim do século XVIII, percebe-se o processo dialético entre a visão do centro, que esboçava um entendimento integrado do sistema de correios que se pretendia criar, e os diversos agentes presentes nas capitanias, que colocaram as normas em práticas a partir de um entendimento geograficamente localizado do sistema comunicacional que se poderia então construir. Por um lado, os agentes da Coroa envolvidos nesse processo, que, neste caso, eram os governadores e as Juntas da Real Fazenda, foram responsáveis por acatar os planos do centro, mas aplicando-os muitas vezes de acordo com a realidade local, o que gerou arranjos variados para a implantação do novo aparato administrativo. Por outro, agentes de fora da administração, como homens de negócio, foram muitas vezes responsáveis por fazer pressões a ponto de alterar o sistema de correios que então se construía, e, também, buscar outras alternativas para o envio de sua correspondência para além da solução oficial. Por isso, faz sentido analisar como as reformas postais foram colocadas em prática na América portuguesa, e qual a ligação dos correios com a expansão do poder da monarquia para os seus domínios.

A tese tem dois limites temporais específicos. Inicia-se em 1796, ano que marca o início do processo de extinção do ofício de Correio-mor do Reino e das cartas de mar, levado a cabo por D. Rodrigo de Sousa Coutinho, que neste mesmo ano assumiu a Secretaria da Marinha e Ultramar. O estudo termina em 1821, ano imediatamente anterior aquele do fim da subordinação política do território brasileiro a Portugal. De fato, o Brasil independente será marcado por outras transformações no sistema postal, que irão rearranjar a estrutura construída nos últimos anos do século XVIII. Contudo, esses marcos de temporalidade não são rígidos, sendo necessário fazer algumas ressalvas em relação a este aspecto. Em alguns momentos, a tese fará referência à atuação do Correio-mor no Reino e na América portuguesa. Esse recuo temporal se fez necessário para compreender as características do antigo sistema de correios e os principais alvos de crítica no período das reformas. E, não obstante o Império do Brasil

passar a contar com sistema postal apartado de Portugal a partir de 1822, outra reforma, que modificou a estrutura implantada em 1798, só se fez com o lançamento de uma nova legislação em 1829. Assim, durante alguns anos após a independência, as Administrações de correio criadas pela Coroa portuguesa permaneceram com funcionamento similar àquele dos primeiros anos da reforma. Essa certamente é uma característica que foi levada em conta no processo de investigação.

Quanto as fontes utilizadas, esta tese contou com a consulta de diversos fundos documentais, distribuídos por diferentes arquivos. A busca pelas fontes a respeito das novas administrações de correios foi árdua, visto que não existe um núcleo organizado sobre o sistema postal implantado a partir de 1798. Isso em parte se dá devido as características da nova instituição: apesar das reformas serem uma demanda do centro, as implantações foram feitas regionalmente, pelas Juntas da Real Fazenda das capitanias. Contudo, mesmo os fundos documentais específicos sobre as Juntas da Fazenda consultados traziam informações espaçadas e lacunares sobre as administrações de correio. Tendo em vista os hiatos deixados pelas fontes, esta tese procurou reunir, por meio da consulta a materiais diversos, o máximo de informação possível sobre as reformas de correio nos mais variados espaços da América portuguesa. Apesar de não contar com um grande número de informações regionalizadas, as fontes recolhidas, variadas no tempo e espaço de produção, permitiram matizar como agentes regionais, especialmente governadores e oficiais de fazenda, pensavam e colocavam em prática esse novo ramo da administração. Para facilitar o cruzamento de dados das fontes, sobretudo o qualitativo mas, também, em alguma medida, quantitativo, elas foram registradas em uma base de dados única, desenvolvida com a ajuda do programa *File Maker pro Advanced*.

A conjunção desse número variado de fontes em sua natureza, embora tenha inicialmente sido vista como um desafio a ser enfrentado, se revelou ao longo da trajetória de investigação como uma vantagem. Isso porque, não obstante as lacunas, o encontro com documentos tão diversificados trouxe a luz um entendimento global do objeto de investigação. Os correios eram vistos e compreendidos, à época, como assunto caro às finanças, às navegações, à abertura de caminhos terrestres, ao comércio, à polícia, dentre outros. Essa variedade fez compreender que a comunicação a distância era uma questão basilar para a administração da época, pois era necessária para fazer acontecer diversas outras mudanças que então se pensavam no período reformista.

Para compreender o processo de implantação dos correios na América portuguesa, seja por via marítima ou terrestre, os fundos do Arquivo Histórico Ultramarino, avulsos das

capitanias, foi fundamental. A correspondência dos governadores para a Secretaria da Marinha e Ultramar permitiu perceber como a construção dos correios locais se fez, desde o princípio, em diálogo entre o centro e seus representantes regionais. Por meio da análise qualitativa desta documentação foi possível entender como as demandas da Coroa eram adaptadas às realidades diversas das capitanias. Essa busca pelos ofícios dos governadores requereu grande cuidado e atenção, uma vez que nem sempre o assunto principal tratado na correspondência era a reforma dos correios. A questão da melhoria das comunicações podia vir associada, por vezes como assunto acessório (mas nem por isso menos importante), a diversos outros, como, por exemplo, a entrada e a saída de navios, planos para melhoria de comércio, abertura de estradas e caminhos, etc. Por isso, foi necessário estar atento à possibilidade do tema “correios” aparecer em documentos inicialmente não óbvios.

Para coletar dados acerca do funcionamento dos correios locais, também foram consultadas outras fontes, muitas delas relacionadas à estrutura fiscal, uma vez que os correios, por angariar fundos para a Coroa, foi subordinado às Juntas da Real Fazenda e, em última instância, ao Erário Régio. Assim, foi consultada a documentação do Tribunal de Contas de Lisboa e também os códices do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro relativo às Juntas de Fazenda. Mais uma vez, percorrer esses fundos exigiu dedicação, pois o tema dos correios poderia vir tratado em conjunto com diversas outras questões fiscais e tributárias da época. Assim, foi comum encontrar a temática dos correios conjuntamente com planos de mudanças nos mais variados tributos das capitanias, no qual o porte das cartas era visto, dentre várias outras, como mais uma fonte importante de rendimento.

Os arquivos da Fundação Portuguesa de Comunicações trouxeram informações sobre o funcionamento do Correio Marítimo, especialmente entre Lisboa e diversos pontos da América portuguesa. Esta fundação conta com uma publicação importante de uma série de documentos sobre correios no período moderno, que contém material tanto sobre o Reino quanto sobre outras partes dos domínios ultramarinos<sup>16</sup>. Mas, além disso, foram consultadas fontes manuscritas que fazem parte do acervo da instituição.

Por fim, a tese também contou com a consulta de documentos de natureza menos administrativa que, embora não relacionados aos correios em si, revelaram muito acerca do seu funcionamento, especialmente no que diz respeito à utilização ou não dos serviços postais pelo

---

<sup>16</sup> Godofredo Ferreira, *Documentos dos séculos XIII a XIX relativos a correios: séculos XVIII e XIX*, org. Isabel Sanches, vol. III (Lisboa: Fundação Portuguesa de Comunicações, 2008).

público. Foi o caso dos epistolários de Luís Joaquim dos Santos Marrocos, Bilbiotecário Real da Corte do Rio de Janeiro e de José Antonio Alves de Souza, comerciante da Capitania de Pernambuco<sup>17</sup>. Em ambos os casos, foi possível perceber como esses correspondentes assíduos possuíam estratégias próprias para o envio de suas cartas, que nem sempre passavam pela opção dos correios. Vale afirmar que, nas citações feitas ao longo de toda a tese, para a melhor compreensão do leitor, todos os documentos foram transcritos de acordo com o português atual.

A tese conta com sete capítulos. O capítulo I tem como intuito oferecer uma perspectiva global das reformas de correio no território europeu, e busca refletir sobre as semelhanças e diferenças dos sistemas postais de outras monarquias e o português. O objetivo é discutir a ligação entre os diversos arranjos administrativos dos sistemas monárquicos entre os séculos XVII e XVIII e as organizações postais ao longo do tempo.

O capítulo II foca especificamente no caso português, levando em consideração as principais mudanças no panorama político e as transformações no sistema postal. O foco de análise recairá sobre as críticas ao Correio-mor ao longo dos setecentos. Especificamente, será tratada a cronologia das reformas de correio em Portugal e em seus domínios. Uma vez que as transformações, em relação à outras monarquias europeias, foi feita em Portugal em um período mais tardio, é necessário investigar os motivos relacionados a este caso. Parte-se do princípio que somente as mudanças de concepções econômicas do fim do século XVIII, voltada especialmente para o liberalismo proposto por Adam Smith, trouxeram o arcabouço teórico necessário para se adotar em Portugal uma administração de correios pertencente à Coroa. O ponto a ser levado em destaque é que o liberalismo econômico smithiano de forma geral colocava-se contra o sistema de monopólios públicos, pois este seria prejudicial ao funcionamento ideal do livre comércio. Contudo, eram admitidos alguns monopólios do Estado, relacionados à serviços públicos e, dentre eles, estavam os correios.

O capítulo III trata a temática dos correios na América portuguesa, abordando duas questões primordiais. Primeiramente, a expansão do sistema do Correio-mor para a América portuguesa, por meio da nomeação de oficiais assistentes. Buscou-se demonstrar como em algumas capitanias a tentativa de expansão do poderio do Correio-mor entre os séculos XVII e XVIII foi barrada pelos poderes locais, que não tinham interesse em se submeter a um tipo de

---

<sup>17</sup> BA, 54-VI-12-1 a 171 PT e AHS-ICS NGM-164.

organização que os obrigaria a pagar para receber suas cartas. Em um segundo momento, discute-se o movimento após a extinção do ofício do Correio-mor, quando os governadores das capitanias foram solicitados pela Secretaria da Marinha e Ultramar a enviar informações a respeito da viabilidade da implantação de um novo sistema de correios nas capitanias. As respostas dos governadores trazem em seu bojo diversas informações acerca do funcionamento do sistema de trocas de cartas não-institucionalizado, sendo que muitos acreditavam ser infrutífera a implantação de qualquer correio oficial.

O capítulo IV aborda a execução propriamente administrativa das reformas em solo americano. Discute-se as normas emitidas pelo centro e como, a partir daquele momento, passaram a ser organizadas as administrações de correios nas vilas e cidades das capitanias, que seriam subordinadas às Juntas da Fazenda. São analisadas as recepções das normas em algumas capitanias, e os esforços feitos pelos governadores e Juntas da Fazenda para executá-las. São também trabalhados alguns dados em relação as administrações efetivamente criadas, discutindo-se o quadro de oficiais providos nos novos postos de correio. Por fim, esse capítulo discute a trajetória de alguns desses empregados, que tinham como ponto em comum o anterior enraizamento em cargos fazendários locais. O fato de serem pessoas já com alguma experiência administrativa e que faziam parte de determinados círculos sociais pode ter contribuído para a permanência dessas administrações nas vilas e cidades aonde foram implantadas.

O capítulo V volta-se para o entendimento do serviço de correios criado na América portuguesa a partir do ponto de vista da fiscalidade. É feita uma análise qualitativa a respeito das normas e aplicações locais do monopólio postal, que indicava que toda carta deveria sempre ser enviada pelo correio, pois o porte era considerado receita régia. A observação recairá sobre até que ponto essa norma foi adotada pelas capitanias, especialmente no que diz respeito as cartas enviadas por terra. Enquanto que para as cartas transportadas pelo Correio Marítimo para Portugal o monopólio era claro, o mesmo não se pode afirmar para a correspondência interna. Embora as normas das Juntas da Fazenda tenham se inspirado no monopólio marítimo, as decisões tomadas regionalmente abriram uma série de exceções a cartas que poderiam ser enviadas por fora do sistema postal. Isso pode ter contribuído para o baixo arrecadamento de receita, pelo menos nos anos iniciais das reformas.

O capítulo VI tem como objetivo analisar o surgimento das principais rotas de correio no interior da América portuguesa após 1798 tendo como foco principal os caminhos que levavam às capitanias do ouro (Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso). O capítulo traz dois momentos específicos das rotas postais. Um inicial, após 1798, no qual há basicamente o

aproveitamento de antigas estradas, não havendo a abertura de rotas específicas para o giro postal. O outro momento é 1808. Com a mudança da Corte para o Rio de Janeiro, o incentivo à abertura de estradas de ligação com a nova sede do Império português foi responsável pela abertura de novos caminhos, que foram sempre acompanhados pela inauguração de roteiros de correio.

O capítulo VII traz a temática do funcionamento do Correio Marítimo. São enfatizados três fatores. Primeiramente, as transformações na Marinha da época, que permitiram a construção de paquetes postais, embarcações pertencentes à Coroa e específicas para o transporte de cartas. Segundo, foi analisado um outro fator importante para o transporte de correspondência, que foi amplamente utilizado antes e depois das reformas postais: os navios mercantes. Por fim, buscou-se compreender as medidas de polícia portuária que tinham como intuito a fiscalização das embarcações transportadoras de cartas, especialmente as de comércio.

Por fim, cabe alguma justificção em relação à escolha do título. Inicialmente decidiu-se por *O Controle do Fluxo das Cartas e as Reformas de Correio na América Portuguesa (1796-1821)*, nome que consta nesta versão definitiva da tese. Contudo, em sugestão do Júri das provas de doutoramento a respeito de uma adequação do nome que melhor representasse o tema da tese, para uma possível publicação futura, pensa-se ser mais adequado o título *As Reformas do Correio na América Portuguesa: a reconfiguração dos serviços postais e os governos das capitanias (1796-1821)*.

## **Capítulo I: Correios e comunicações entre o Antigo Regime e as reformas: uma aproximação global**

### **Correios e reformas no fim do Antigo Regime: enquadramento historiográfico e escolhas de análise**

Uma das marcas dos séculos XV e XVI na Europa foi o surgimento das grandes monarquias e dos grandes impérios nela sedeados. As largas distâncias estabilizavam a necessidade das comunicações escritas. O surgimento dos sistemas de correios em diversos pontos da Europa nesse mesmo período marcou o que pode ser considerado uma verdadeira *revolução das comunicações*<sup>18</sup>. Até aquele momento e ainda muito tempo depois, a maneira mais efetiva de comunicar-se entre pessoas que não estavam no mesmo espaço físico era por meio de cartas<sup>19</sup>. Tal realidade tinha grande impacto em diversas esferas sociais, tanto no nível das relações particulares, mas também, e principalmente, no que diz respeito a questões governativas e de comércio. A eficiência dessa nova tecnologia da informação permitiu a construção da sensação de encurtamento das distâncias e a maior circulação não só de documentos escritos, mas também de gêneros e pessoas.

Duas grandes características dos correios modernos permitiram esse perfil inovador. Primeiro, a garantia de acesso universal, uma vez que qualquer um que pudesse pagar a taxa de transporte poderia enviar ou receber correspondências. Segundo, a própria organização da estrutura de envio de mensageiros à cavalo que percorriam as distâncias de um ponto a outro, fazendo paragens estratégicas nas denominadas postas. Isso permitiu o porcionamento do espaço e organização de rotas que antes não existiam e garantiu a diminuição do tempo das viagens e da circulação de informação.

No âmbito do funcionamento político, a formação dos correios esteve intimamente ligada à estruturação administrativa das monarquias europeias. O sistema de comunicação à

---

<sup>18</sup> Wolfgang Behringer, “Communications revolutions: a historiographical concept”, *German History* 24, nº 3 (2006): 333–74.

<sup>19</sup> Contudo, é necessário ter em conta que a comunicação à distância pelas formas escritas muitas vezes tinha de ser complementada com outros recursos. Tome-se o exemplo indicado por Pedro Cardim e Miguel Baltazar, da “publicação” oral das normas régias feitas na América Portuguesa, na qual a leitura da legislação era feita em praça pública ao toque de caixa, em um costume chamado “pregão”. Segundo este historiador, a oralidade ainda era importante para a divulgação do poder régio, devido ao alto índice de analfabetismo. Pedro Cardim e Miguel Baltazar, “A Difusão da Legislação Régia (1621-1808)”, in *Um reino e suas repúblicas no Atlântico: comunicações políticas entre Portugal, Brasil e Angola nos séculos XVII e XVIII*, org. João Fragoso e Nuno Gonçalo Monteiro (Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2017), 179.

distância foi essencial para a difusão e manutenção do poder real sobre todo o território de toda a monarquia. Logo, o incentivo de diversos monarcas para que vassalos de sua confiança organizassem formas de envio de comunicações a partir do século XVI visava atender três objetivos principais. Primeiro, garantir a comunicação oficial do centro da monarquia com todo o seu território de domínio. O envio de normas, leis e documentos jurídicos dependia de uma malha de troca de informação contínua e eficiente. Em segundo lugar, visto que o serviço era aberto ao público, possibilitar melhorias econômicas, uma vez que as trocas comerciais dependiam largamente da circulação contínua de correspondência. Isso estava associado às ideias mercantilistas que regiam muitas monarquias à época<sup>20</sup>. Em terceiro lugar, ao longo do tempo, os correios também passaram a ser entendidos como fonte de renda para a Coroa, a partir do momento em que as taxas associadas ao serviço postal se tornaram usufruto não mais de um vassalo régio, mas sim do próprio monarca.

Não obstante, o serviço de correios permaneceu durante muito tempo monopolizados, por meio de compra ou doação, por famílias e, por isso, não eram sistemas administrados diretamente pelas Coroas. Um dos mais conhecidos casos, e também pioneiro de prestação de serviços postais para as monarquias europeias, foi o da família Tassis, de origem italiana. Os Tassis estabeleceram um sistema de postas no Sacro-Império a partir de 1505, e ganharam o apoio da Casa Imperial. As postas eram paragens específicas ao longo do caminho por onde passaria um transportador de cartas a cavalo. Durante a parada, a mala de cartas poderia ser entregue a outro mensageiro para seguir a viagem. Essa segmentação do espaço por meio das postas permitiu que as viagens, e, conseqüentemente, o transporte de informações, fossem feitos de forma célere e eficiente<sup>21</sup>. Rapidamente, os Tassis passaram a prestar serviços em diversas regiões da Europa central, ligando Espanha, França, Alemanha, Roma e Nápoles em um sistema de monopólio que em algumas regiões durou até o século XIX<sup>22</sup>.

A maior inovação do sistema postal dos Tassis em relação aos anteriores (como os carregadores de cartas do Império Romano na antiguidade, por exemplo) era o seu caráter universal. Isso significa que ele poderia ser utilizado por qualquer pessoa que pudesse pagar a taxa de entrega das cartas (chamada porte). A patrimonialização do serviço nas mãos de uma

---

<sup>20</sup> Pierre Deyon, *O mercantilismo* (São Paulo: Perspectiva, 1992).

<sup>21</sup> Behringer, “Communications revolutions: a historiographical concept”, 372.

<sup>22</sup> Ana Isabel Ribeiro, “Os Correios-mores do Reino: perfil e trajectos sociais”, in *As Comunicações na Idade Moderna*, org. Margarida Sobral Neto (Lisboa: Fundação Portuguesa de Comunicações, 2005), 16.



família, que lucrava a partir do serviço, garantiu que o sistema postal se ampliasse de forma gradual e definitiva. Assim, o número de postas de correio em diversas localidades da Europa sempre foi ascendente desde o século XVI<sup>23</sup>. Não obstante esse aumento significativo, não se deve esquecer que os correios conviveram com outras formas de envio e recebimento de correspondência. Grandes homens de negócio da época, por exemplo, possuíam redes de comunicação próprias que escapavam ao correio oficial. Um exemplo disso, colocado por Antonio Hilário Casado, foi a existência de um ofício de correio criado exclusivamente para o Consulado de negociantes de Burgos no século XVI, que entrou em conflito com a alçada do Correio-mor de Espanha, dominado na época pela família Tassis<sup>24</sup>.

Posteriormente aos Tassis, outros exemplos de monopólios postais surgiram no território europeu. Na Inglaterra, por exemplo, houve o *Postmaster General*, assim como o *Correo mayor* na Espanha e o Correio mor em Portugal. Cada um desses detentores do ofício tinha o direito de explorar os serviços postais. Esse era um arranjo administrativo típico do Antigo Regime, pois a atividade era exercida de forma indireta, havendo a concessão de mercê a um vassalo de confiança para executar o serviço. O controle por parte da Coroa, bem como o repasse dos lucros provenientes da atividade para os cofres régios, era variável. Contudo, em menor ou maior grau, esses oficiais conseguiam parte do lucro para si em troca de seus serviços e dispunham de grande margem de liberdade para estruturar o sistema por conta própria. Essa realidade passará a mudar a partir de fins do século XVII e ao longo de todo o século XVIII em diversos pontos da Europa, quando a Coroa passou a exercer maior domínio na estruturação e na arrecadação financeira dos correios.

Os correios enquanto instituição de comunicação pública, não só para o caso de Portugal, mas também de outras monarquias europeias e seus respectivos domínios, confunde sua história com as discussões sobre a suposta *gênese do Estado moderno* e do consequente alargamento territorial das monarquias e concentração de poder na figura do Rei. Portanto, se faz necessário entender como a estrutura postal caminhou lado a lado com as transformações e reestruturações no âmbito governativo. Vale lembrar, contudo, que as formas administrativas do Antigo Regime não podem ser confundidas com àquelas da contemporaneidade, pois não é

---

<sup>24</sup> Hilario Casado Alonso, “Los flujos de información en las redes comerciales castellanas de los siglos XV y XVI”, *Investigaciones de Historia Económica*, nº 10 (2008): 46.

possível traçar uma linha contínua entre os movimentos de centralização das monarquias e o surgimento dos Estados na sua forma contemporânea<sup>25</sup>.

Devido a limitação desta tese, faz-se mister indicar que o objetivo da presente secção não é fazer um levantamento exaustivo acerca dos inúmeros debates historiográficos sobre a construção do Estado Moderno. Como se sabe, existem diversos pormenores e diferentes posicionamentos entre os especialistas da área e não cabe ao presente trabalho discuti-los em seus pormenores. Busca-se somente levantar alguns pontos específicos sobre este objeto, sobretudo no que diz respeito à elementos chaves para a compreensão da formação dos correios no período moderno e sua ligação com as variadas organizações administrativas de algumas monarquias europeias. O foco recairá especificamente no debate feito para o caso da Monarquia portuguesa, haja vista que o objetivo da tese é justamente a análise das reformas de correios nas capitanias americanas.

As ciências sociais há muito tempo se demonstram preocupadas em discutir a formação da esfera estatal, levando em conta os processos históricos que perpassam a sua origem e transformações. Ao longo do século XIX, as discussões acerca da formação dos Estados Modernos estiveram ligadas à busca das raízes da nacionalidade, da unificação territorial e do processo de burocratização que levaria à formação dos Estado-nação, inicialmente ligado ao entendimento do Estado como entidade liberal e política. Não obstante, esse modelo apresentaria esgotamentos e novas perspectivas passaram a surgir ainda na primeira metade do século XX. Nesse respeito, foram fortes influenciadoras desse debate o processo de unificação do território alemão, a ascensão do proletariado, as discussões a respeito do papel do poder central nas lutas sociais e a própria ampliação da democracia<sup>26</sup>. Destaca-se nesse contexto a obra de Max Weber, na qual são evidenciadas outras questões da formação do Estado, sendo um dos pontos importantes para a compreensão desse processo foi o papel do feudalismo e da sociedade de ordens na passagem do Antigo Regime para o surgimento do Estado Burocrático<sup>27</sup>.

Já na segunda metade do século XX, estudos de inspiração marxista também se preocuparam em destacar os elementos transitórios do feudalismo para o capitalismo, dando

---

<sup>25</sup> Pedro Cardim, “Centralização política e Estado na recente historiografia sobre o Portugal do Antigo Regime”, *Nação e Defesa*, 2a, 87 (1998): 129–58.

<sup>26</sup> Gilberto Bercovici, “As possibilidades de uma teoria do Estado”, *Revista de História das Ideias*, O Estado, 26 (2005): 11.

<sup>27</sup> Wim Blockmans, “Les origines des Etats modernes en Europe, XIIIe-XVIIIe siècles: état de la question et perspectives”, *Visions sur le développement des États européens. Théories et historiographies de l’État moderne. Actes du colloque de Rome*, 1993, 4.

grande destaque aos processos revolucionários nessa transformação. Uma das obras de maior destaque desse momento é a de Perry Anderson. Também nos anos 1970, a teoria weberiana a respeito do Estado ganha novo enfoque, existindo autores que produziram importantes obras partindo dessa perspectiva, a exemplo de Charles Tilly<sup>28</sup>.

Outro autor importante a ser destacado em relação à discussão do Estado na segunda metade do século XX, que vai para além da concepção clássica de poder cunhada por Weber, é Pierre Bourdieu e suas acepções a respeito do poder e da violência simbólica na construção do Estado. Parte da obra deste sociólogo discute o caso da monarquia francesa e o entendimento da gênese estatal a partir da compreensão do Estado dinástico, identificado na figura do Rei e da Casa real até a passagem para o Estado burocrático, enquanto entidade impessoal. Assim, o Estado burocrático surgiu das próprias contradições da organização dinástica, por meio de um processo pouco linear. A burocracia, entendida como um corpo de funcionários especializados e sem privilégios de nascimento, teria surgido para contrabalancear o poder hereditário e patrimonial dos membros da Casa real. Era a partir desse balanço que o Rei conseguia manter o poder concentrado em suas mãos. Aos poucos, o Estado foi afirmado a partir da concentração de capitais de força física (exército e polícia), econômico (existência de sistema tributário), cultural/de informação (meios de conhecimento do território e da população) e, principalmente, simbólico<sup>29</sup>.

Mas é importante apontar que esse processo não foi contínuo, uma vez que as características do Estado dinástico se perpetuaram mesmo em período posterior. Na França, por exemplo, a nova nobreza de Estado, embora tenha surgido como forma de contrabalancear o poder da nobreza hereditária, também entrou na luta pela apropriação de bens públicos e buscou monopolizar recursos estatais visando interesses próprios.

Também da segunda metade do século XX, embora partindo de perspectivas diferentes de Bourdieu, Michel Foucault foi responsável por discutir relações de Poder e Estado. Contrariamente a outros trabalhos que colocavam o Estado como o ponto central do exercício do Poder, Foucault revelou a existência de diversos núcleos de poder, dando destaque especial aos elementos microfísicos do mesmo. Logo, o poder na sociedade não estaria presente somente na relação intencional entre Estado e indivíduos, mas sim por meio da existência de mecanismos

---

<sup>28</sup> Blockmans, 7–8.

<sup>29</sup> Pierre Bourdieu, “De la maison du roi à la raison d’État: Un modèle de la genèse du champ bureaucratique”, *Actes de la Recherche en Sciences Sociales* 118, n° 1 (1997): 55–68.

disciplinares sutis, exercidos em diversas esferas sociais. Também importa enfatizar, na obra de Foucault, a ênfase nos elementos discursivos responsáveis por formar as mais diversas categorias associadas ao exercício do poder. Portanto, a existência do Estado enquanto conceito, que abarca um «princípio de inteligibilidade do real» é algo que deve ser compreendido a partir da construção temporal das categorias que permitiram sua formação<sup>30</sup>. Logo, qualquer modelo explicativo que vise abarcar as mudanças na transição de um paradigma de Estado para outro, tem que levar em conta as transformações, mas também as permanências, bem como as contradições.

Considerando-se as diferentes discussões a respeito do Estado moderno e do contemporâneo, é necessário apontar a relevância dos trabalhos que, partindo de outra perspectiva, limites significativos ao poder central durante o Antigo Regime. A historiografia recente apontou os problemas vinculados à utilização desse conceito para sociedades modernas, pois vincular os Estados contemporâneos às monarquias europeias seria anacrônico. Assim, essa corrente nega a existência de um processo coeso de centralização em fins da Idade Média, que teria tomado forma a partir da teoria de Nicolau Maquiavel, quando o Príncipe passou a ser identificado com o Estado. As críticas surgiram no trabalho de historiadores preocupados em estudar territórios como Áustria, Itália e Península Ibérica, na qual o processo político-jurídico foi marcado pela existência de uma multiplicidade de poderes, que concorriam com o próprio poderio régio<sup>31</sup>.

Essa visão foi adotada para o caso de Portugal a partir das investigações de Antonio Manuel Hespanha<sup>32</sup>. De acordo com esse historiador, uma das principais características do Antigo Regime, não só em Portugal, mas em boa parte da Europa ocidental, foi organização de acordo com um modelo corporativo, no qual o Rei dividia espaço com diversas outras esferas de poder, como a Igreja e os concelhos. Portanto, a lógica da distribuição do poder estava voltada a uma noção da sociedade composta por corpos, no qual vários círculos sociais faziam parte do todo, sendo que o Rei tinha função organizativa enquanto cabeça.

---

<sup>30</sup> Michel Foucault, *Segurança, Território, População. Curso dado no Collège de France (1977-1978)* (São Paulo: Martins Fontes, 2008), 389.

<sup>31</sup> José Subtil e António Manuel Hespanha, “Corporativismo e Estado de Polícia como modelos de governo das sociedades euro-americanas do Antigo Regime”, org. João Fragoso e Govêa, Maria de Fátima, *O Brasil Colonial* 1 (2014): 127–28.

<sup>32</sup> Antonio Manuel Hespanha, *Vísperas del Leviatán. Instituciones y poder político* (Madrid: Taurus Humanidades, 1989).

Além disso, outras questões de cunho mais estrutural teriam dificultado a existência de qualquer sistema de governo centralizado. Até o século XVIII, a Coroa portuguesa possuía uma máquina administrativa escassa, com a maior concentração de oficiais em Lisboa. Assim, a ação régia muitas vezes não abarcava os outros territórios do Reino. Somado a isso estava o parco conhecimento territorial por parte do Rei e a demora das comunicações, devido às más estradas e ao serviço ineficiente dos correios<sup>33</sup>.

De acordo com tal perspectiva, esse quadro se transformou sobretudo a partir do reinado de D. José I, a partir da atuação de seu Ministro de Estado, Sebastião José de Carvalho e Melo, futuro Marquês de Pombal. Devido às necessidades políticas após o terremoto de 1755, medidas centralizadoras foram adotadas, sendo embasadas nas teorias de polícia e, mais ao fim do século, nas ideias inspiradas pela Ilustração. Nesse momento, passou-se a pregar o maior controle da população e do território por parte do monarca. Tal concepção governativa se manteve após a queda de Pombal, visto que muitos homens caros ao ministro se mantiveram na máquina administrativa da Coroa<sup>34</sup>.

A segunda metade do século XVIII em Portugal é associada pela historiografia ao *despotismo esclarecido* ou mesmo *reformismo absolutista*. Isso significa que, devido a necessidade de reformas sociais e econômicas, certas ideias do movimento ilustrado foram adotadas em Portugal, mas sem colocar em xeque a organização social e política da época. Assim, as mudanças eram feitas com o intuito de manutenção da antiga ordem.

A historiografia específica sobre o reformismo pombalino aponta para a adoção do direito de polícia e do entendimento do monarca enquanto legislador uma inovação característica do período. A partir da segunda metade do século XVIII, por influência de correntes de pensamento como o cameralismo, houve uma mudança no conceito de *polícia*, que passou a ser entendida não somente como sinônimo de boa ordem e segurança pública, mas sim de uma perspectiva muito mais ampla, que abrangia diversas esferas sociais e econômicas<sup>35</sup>.

---

<sup>33</sup> Subtil e Hespanha, “Corporativismo e Estado de Polícia como modelos de governo das sociedades euro-americanas do Antigo Regime”, 136.

<sup>34</sup> *Idem*.

<sup>35</sup> Alexandre Mendes Cunha, “Police science and cameralism in Portuguese Enlightened Reformism: economic ideas and the administration of the state during the second half of the 18th century”, *E-journal of Portuguese History* 8, nº 1 (2010): 4.

Contudo, os mesmos estudos também apontam para as continuidades em certas ações governativas, a exemplo da adoção do mercantilismo como doutrina econômica<sup>36</sup>.

A cronologia do governo corporativo com fim em meados do século XVIII é criticada por alguns historiadores, que apontam indícios do surgimento de um sistema de poder centralizado em momentos anteriores. Nuno Gonçalo Monteiro acredita que a caracterização do período precedente a 1755 como pautado por um sistema de poder diverso possui validade pedagógica, pois ajuda a não confundir o Antigo Regime com o Estado burocrático contemporâneo. Contudo, o foco na continuidade do paradigma corporativo dos séculos XV ao XVIII não permite matizar os processos de mudança política ocorridos entre esses períodos. Assim, esse historiador parte da perspectiva que o processo de centralização régia começou a ocorrer antes ao reinado de D. José I. O momento da Restauração de 1640 foi marcado pela transferência da Corte para Lisboa e pela consequente diminuição do poderio dos senhorios. Assim, já no século XVII, a Coroa portuguesa não possuía resistência expressiva dos poderes locais, ao menos no Reino<sup>37</sup>.

Além disso, muitas das mudanças feitas por Pombal possuíam raízes no reinado anterior, de D. João V. Um exemplo disso foi a criação das Secretarias Régias em 1736, que teriam domínio expressivo na administração na segunda metade dos setecentos. Logo, as reformas pombalinas *ilustradas* possuíam raízes teóricas muito mais antigas, baseadas no mercantilismo e em concepções de Razão de Estado variadas de conceitos do século XVII. Monteiro acredita que mudanças mais profundas só viriam a ser projetadas em fins dos setecentos. Nesse momento, embora permaneça o reformismo e a intervenção de Estado típica do período pombalino, as reformas foram baseadas em outro núcleo de doutrinas, voltadas especialmente para certas correntes do liberalismo econômico<sup>38</sup>.

Embora as concepções sobre em qual período se concentram as ações de centralização monárquica e fim do paradigma corporativo, é preciso ressaltar que o processo de convergência de poder nas mãos da Coroa não explica a gênese do Estado tal qual como conhecemos hoje em dia. Nuno Gonçalo Monteiro aponta que, antes do primeiro triênio liberal em Portugal

---

<sup>36</sup> José Luís Cardoso e Alexandre Mendes Cunha, “Discurso econômico e política colonial no Império Luso-Brasileiro (1750-1808)”, *Tempo*, nº 17(31) (2012): 65–88.

<sup>37</sup> Nuno Gonçalo Monteiro, “As reformas na monarquia pluricontinental portuguesa: de Pombal e Dom Rodrigo de Sousa Coutinho”, in *O Brasil colonial (1729-1821)*, org. João Fragoso e Maria de Fátima Gouvêa, vol. 3 (Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014), 113.

<sup>38</sup> *Idem*.

(1820-1823), as acepções da palavra *Estado* eram diversas. Só a partir desse momento, o Estado passou a ser visto também como uma entidade autônoma, que representava o corpo social organizado. E, mesmo nesse período, a polissemia da palavra manteve-se<sup>39</sup>.

Pedro Cardim também alerta os perigos em se confundir centralização régia com o surgimento do Estado, visto que são dois processos fundamentalmente diferentes. Contudo, há entre eles alguma relação, embora descontínua. De acordo com este historiador, houve contradições do poder de centralização e a ausência deixada pela supressão da ação reguladora dos corpos sociais que então coexistiam com o poder real durante o Antigo Regime. Ao fim, este processo permitiu o surgimento do Estado na acepção contemporânea da palavra<sup>40</sup>.

A historiografia de outras monarquias europeias também aponta para a questão da centralização régia no período moderno, especialmente no que diz respeito a sua relação com o movimento ilustrado. De acordo com Marc Raeff, a implantação de mudanças administrativas para a centralização do poder nas monarquias europeias não segue rigidamente o marco cronológico da corrente do Iluminismo conhecida como *Despotismo Esclarecido*, em voga em algumas monarquias europeias a partir de meados dos setecentos. Isso porque muitas das medidas racionais e centralizadoras associadas a esse período possuem bases muito mais antigas, calcadas em ideais políticos da segunda metade do século XVII. Assim, as reformas do fim do XVIII foram apenas efeito de uma transformação que já ocorria desde antes, e não a força motriz da mudança que levaria algumas monarquias para um tipo de organização governativa mais centrada no poderio régio<sup>41</sup>.

Raeff indica que a questão da centralização do poder nas monarquias europeias no século XVIII está ligada à noção do Estado de Polícia. Esse novo paradigma de governo implicava na intervenção do poder central em diversos aspectos da vida social, a partir da criação de normas e disciplinarização da sociedade, tendo como objetivo o aumento da felicidade e do bem-estar dos súditos e, também, a manutenção do poder real<sup>42</sup>. A aplicação dessa teoria ocorreu em alguns países que tiveram figuras associadas ao Despotismo

---

<sup>39</sup> Nuno Gonçalo Monteiro, “Portugal”, in *Diccionario político y social del mundo iberoamericano. Conceptos políticos fundamentales, 1770-1870*, org. Javier Fernández Sebastián, III (Madri: Annick Lemérière, 2014), 179.

<sup>40</sup> Cardim, “Centralização política e Estado na recente historiografia sobre o Portugal do Antigo Regime”, 157.

<sup>41</sup> Marc Raeff, “The well-ordered Police State and the development of modernity in seventeenth and eighteenth century Europe: an attempt at a comparative approach”, *The American Historical Review* 80, nº 5 (1975): 1221–43.

<sup>42</sup> Michel Foucault, *Segurança, território, população curso dado no Collège de France (1977-1978)* (São Paulo: Martins Fontes, 2008).

Esclarecido, como Prússia, com Frederico II, Rússia, com Catarina II e Espanha, especialmente com Carlos III. Portugal também fez parte desse contexto a partir de 1755 no governo de D. José I e da atuação de seu Ministro de Estado, Sebastião José de Carvalho e Melo, Conde de Oeiras, futuro Marquês de Pombal.

Portanto, as medidas centralizadoras que buscavam regular a sociedade como meio de aumento do poderio monárquico são, de fato, anteriores ao movimento iluminado. Nesse sentido, Raeff também coloca como exemplo de políticas anteriores ao Iluminismo o caso dos implantadas Tudors na Grã-Bretanha e os Valois na França, ainda no século XVI. Esses casos, inclusive, serviram de inspiração para a discussão ocorrida durante a ilustração. Na primeira metade do século XVIII, o *Tratado de Polícia* de Nicolas de la Mare deu conta de ações centralizadoras anteriormente tomadas pela monarquia francesa, tendo, portanto, caráter compilatório de experiências precedentes. Essa obra partia do pressuposto que o propósito de todo governo era maximizar os recursos e a produção de uma nação, além de preocupar-se com o bem-estar espiritual e material da população. Tal objetivo deveria ser alcançado pelas ações de polícia<sup>43</sup>. Transformações específicas associadas ao Estado de Polícia surgiram no fim da Guerra dos 30 anos nos Estados germânicos, tendo sido importante fator de sucesso a reforma protestante e a eliminação da Igreja como autoridade. Nesse momento, o Príncipe passou a exercer o controle moral da sociedade, associado ao *Polizeistaat*. Já os Estados Católicos, como Espanha, Itália e pequenos principados da Alemanha demoraram mais para adotar esse modelo. Segundo Raeff, as expressões do Absolutismo Ilustrado de Frederico II e José II se sustentaram na medida em que foram calcadas em ideias de organizações administrativas com tendência à centralização presentes nas teorias de polícia de fins do século XVII<sup>44</sup>.

Ademais, é necessário apontar a dificuldade da correlação entre reformas governamentais e Iluminismo, pois o assunto nem sempre é tido como consenso nas discussões historiográficas. Segundo Gabriel Paquette, durante algum tempo, os estudos historiográficos não associavam as reformas governamentais com o movimento Ilustrado, uma vez que o último era compreendido como revolucionário e antimonárquico, não sendo possível fazer parte de medidas de manutenção do *status quo* político. Contudo, mais recentemente, discute-se o Iluminismo como movimento de ideias amplo, que alcançou diversas esferas sociais e teve

---

<sup>43</sup> Raeff, “The well-ordered Police State and the development of modernity in seventeenth and eighteenth century Europe: an attempt at a comparative approach”.

<sup>44</sup> *Idem*.



expressões diferenciadas a depender do local de florescimento. Portanto, a utilização das ideias ilustradas dentro de uma política que visava fortalecer o poder monárquico passou a ser entendida como uma das possibilidades de expressão do movimento<sup>45</sup>.

Em grande medida, o movimento ilustrado foi responsável por discutir e propor práticas de governo que tinham como base todo o aparato anterior. O Iluminismo pode ser compreendido como um movimento de ideias que teve expressões diversas e características peculiares a depender da região. Alguns autores, inclusive, indicam a existência de não somente um movimento, mais de diversos, existindo, múltiplas expressões, a depender do território de florescimento<sup>46</sup>. Todas essas correntes de ideias dialogavam ou debatiam entre si temas comuns, especialmente questões relacionadas ao alcance da felicidade e das organizações sociais necessárias para conseguir esse fim, que deveriam pautar-se em ideias racionais e científicas. A razão de Estado, e a polícia, associados a um governo forte e que poderia prover para seus cidadãos, foi uma das discussões em pauta.

O movimento ilustrado também foi marcado por discussões a respeito de questões econômicas. Embora a escola mercantilista tenha prevalecido durante boa parte dos setecentos para o caso português, pode-se apontar as transformações deste século, que foram voltadas especialmente para a economia política. Especificamente, escolas como a fisiocrática francesa e, já no último quartel do século, a escocesa, representada por Adam Smith, colocaram em pauta questões específicas sobre as medidas a serem tomadas para o melhor funcionamento do mercado e qual era o papel do Estado nesse quesito. Nos escritos de Smith, observa-se uma restrição do poder de ação do antigo Estado de Polícia do século XVII, mas somente no que diz respeito à intervenção na esfera da economia. Para Smith, a ação econômica do soberano deveria ser de gestão, para garantir a liberdade de comércio dos indivíduos que, em última instância, levaria ao enriquecimento da nação. O livre comércio era pautado pela manutenção dos interesses individuais que, em conjunto, acabariam atuando em prol do coletivo<sup>47</sup>.

Contudo, essa restrição da ação do soberano em questões econômicas não significava a total ausência do poder monárquico. Smith defendia a intervenção em diversas áreas que eram

---

<sup>45</sup> Gabriel Paquette, “The reform of the Spanish empire in the age of Enlightenment”, in *The Spanish Enlightenment revisited*, org. Astigarraga Jesús (Oxford: Oxford University Press, 2015), 149–66.

<sup>46</sup> Hugo E. A. da Gama Cerqueira, “Adam Smith e seu contexto: o iluminismo escocês”, *Economia e Sociedade* 15, nº 1 (2016): 1–28; Paquette, “The reform of the Spanish empire in the age of Enlightenment”.

<sup>47</sup> Danielle Cristina Guizzo e Iara Vigo de Lima, “Por uma genealogia foucautiana da economia política clássica: Adam Smith e o nascimento da Biopolítica”, *Filosofia de la Economía* 3 (2014): 96.

vistas como necessárias para garantir a liberdade de comércio e a segurança dos indivíduos. Em seus escritos sobre jurisprudência, o autor indicou que o governo, após garantir o bem comum e a proteção aos direitos e posses individuais, deveria ocupar-se da opulência de Estado. Esta era produzida a partir da polícia, e englobava somente a regulação legislativa, mas não a intervenção direta, relativa ao comércio, à agricultura e às manufaturas<sup>48</sup>. As áreas de atuação exclusiva do Estado eram, por exemplo, o exército, a educação e certos serviços públicos relativamente aos quais não haveria indivíduos ou grupos de indivíduos interessados em mantê-los, uma vez que o investimento inicial seria demasiadamente alto. Um desses serviços era, justamente, o sistema de comunicações à distância.

As discussões a respeito do Estado moderno e da centralização do poder régio ganham novos contornos no que diz respeito aos domínios imperiais. Na historiografia brasileira, essa discussão não é recente. Como aponta Rodrigo Alves Teixeira, ela pode ser remetida à obra clássica de Caio Prado Júnior, *a Formação do Brasil Contemporâneo*, de 1942. Partindo da perspectiva marxista, Prado Jr. foi o responsável pela adoção do termo *o sentido da colonização*. Segundo essa interpretação, a empreitada colonial teve a função única de acumulação de capital para a metrópole. Outro estudo clássico é o de Celso Furtado, *Formação Econômica do Brasil*, de 1959. Esse livro marca as diferenças entre centros e periferias a partir das categorias de *colônia de exploração* (o caso brasileiro) e *colônias de povoamento* (para os Estados Unidos). Essa interpretação buscava explicar o dependentismo econômico brasileiro a partir da experiência colonial. É importante, ainda, citar as pesquisas Fernando Novais, já nos anos 1970, pois estas definitivamente marcaram o viés explicativo acerca do fim do antigo sistema colonial<sup>49</sup>.

Os primeiros estudos sobre centros e periferias marcam claramente a dicotomia entre a Metrópole, entendida como o centro emanador de poder, e as colônias, vistas como territórios subordinados econômica e politicamente à primeira. Não obstante, os estudos dos anos 1990, inspirados pelos trabalhos de Antonio Manuel Hespanha, apontaram limites dessa interpretação dicotômica. Assim, nessa época, foram adotadas novas perspectivas acerca dos centros e periferias, conferindo maior elasticidade e dinamismo às relações de poder emanadas entre

---

<sup>48</sup> Cunha, “Police Science and Cameralism in Portuguese Enlightened Reformism”.

<sup>49</sup> Rodrigo Alves Teixeira, “Capital e colonização: A constituição da periferia do sistema capitalista mundial,” *Estudos Econômicos (São Paulo)* 36, no. 3 (September 2006): 539–91.

esses polos<sup>50</sup>. Nesse sentido, foi tomado como princípio de base a noção corporativa de poder, na qual o Rei era a cabeça responsável apenas por cordenar diversas partes de um corpo que tinham funções específicas<sup>51</sup>.

É importante destacar também o conceito recente de Monarquia pluricontinental, inicialmente formulado por Nuno Gonçalo Monteiro<sup>52</sup>. O conceito afasta-se da categoria de Monarquia compósita, cunhado por John Elliot e aplicado no caso espanhol. Enquanto este último termo refere-se a uma monarquia composta por múltiplos reinos com estatutos próprios, a monarquia pluricontinental pressupõe a existência de um só reino e diversos domínios, sempre ligados por um conjunto de leis e regras comuns. Portanto, pressupõe-se um equilíbrio entre a unidade política e os poderes corporativos presentes nas diversas partes do Império, ou seja, havia certa autonomia local, mas sempre pautada por um princípio unificador<sup>53</sup>.

Existia, portanto, espaço para autonomia do poder local, especialmente no que diz respeito às decisões cotidianas a serem tomadas pelos organismos políticos, como, por exemplo, as Câmaras. O termo pluricontinental procura destacar, para além da dimensão territorial, a conexão das diversas partes do Império com o centro. A própria existência e reconhecimento do status social dos indivíduos envolvidos com os poderes locais dependia de negociações com a Coroa, e, para tanto, se fazia necessária a utilização dos mecanismos de comunicação disponíveis<sup>54</sup>.

Mais recentemente, as pesquisas acerca da Comunicação política no Império português também contribuíram para a revisão das relações entre centro e periferia. Os historiadores ocupados com esses estudos entendem que os territórios coloniais possuíam poderes locais e estratégias de negociação, o que difere da imagem de uma monarquia centralizadora e absolutista. Os trabalhos sobre essa temática preocuparam-se em analisar a comunicação escrita, especialmente a oficial, entre o centro administrativo da corte de Lisboa e os vários

---

<sup>50</sup> João Fragoso, Maria de Fátima Gouvêa, e Maria Fernanda Bicalho, “Uma leitura do Brasil Colonial – bases da materialidade e da governabilidade no Império”, *Penélope: revista de história e ciências sociais*, nº 23 (2000): 67–88.

<sup>51</sup> Hespanha, *Vísperas del Leviatán. Instituciones y poder político*.

<sup>52</sup> Fragoso, Gouvêa, e Bicalho, “Uma leitura do Brasil Colonial – bases da materialidade e da governabilidade no Império”.

<sup>53</sup> João Fragoso e Maria de Fátima Gouvêa, orgs., “Monarquia pluricontinental e repúblicas: algumas reflexões sobre a América lusa nos séculos XVI-XVIII.”, *Tempo* 14, nº 27 (2009): 36–50.

<sup>54</sup> *Idem*

territórios dos domínios e destes para o centro<sup>55</sup>. Assim, partem do princípio que os documentos em papel foram gerados pelas estruturas políticas e administrativas que precisaram lidar com grandes distâncias. Os historiadores desse campo também apontam a importância da comunicação não-verbal. A escrita coexistiu com outras formas comunicativas, tais como as expressões orais, que, muitas vezes, eram utilizadas para espalhar a mensagem proveniente dos textos enviados pelos reis aos seus domínios.

Um dos pressupostos dos estudos da comunicação política diz respeito à incapacidade que o centro possuía para fiscalizar os vastos domínios imperiais, extremamente diversos geograficamente e, muitas vezes, de difícil acesso comunicacional. Por isso, é essencial questionar-se até que ponto a integração territorial do Império ocorreu e quais as principais medidas tomadas para vencer o problema da distância. Em outra perspectiva, alguns historiadores, preocupados especificamente com o tema das reformas da segunda metade dos setecentos, destacaram essa desarticulação entre normas emanadas pela Monarquia e a sua real efetividade no território ultramarino. José Damião Rodrigues, ao discutir as reformas pombalinas nos Açores, concluiu que muitas das demandas do poder central não saíram do papel, devido às impossibilidades locais de colocar as mudanças em prática<sup>56</sup>. Nesse sentido, os planos centralizadores da Coroa falharam em muitos aspectos e não foram totalmente executados nos espaços imperiais.

A discussão historiográfica amplia-se em relação ao processo da formação do Estado a partir da ida da família real para o Brasil e do processo de independência. Os trabalhos relativos a este período apontam que, no processo político deste momento, estava em jogo uma série de ideais que poderiam estar tanto de acordo com a reforma voltada para a manutenção Antigo Regime, com ênfase na concentração de poder nas mãos da Coroa, quanto poderiam apontar para um processo de ruptura mais amplo. Assim, o projeto independentista foi fruto de uma lenta e gradual mudança, no qual existiam projetos reformistas ligados aos ideais da ilustração que visavam reformar e manter as estruturas antigas, como foi o caso de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, quanto projetos mais radicais, que visavam ruptura. No caso destes últimos, é necessário destacar que esteve presente sobretudo no caso dos projetos de independência da

---

<sup>55</sup> *Idem*

<sup>56</sup> José Damião Rodrigues, “Para o socego e tranquilidade publica das ilhas”: fundamentos, ambição e limites das reformas pombalinas nos Açores”, *Tempo* 11, nº 21 (junho de 2006): 144–70.

América portuguesa no período tardio. Portanto, nos próprios projetos do reformismo ilustrado surgiram ideias que, em última instância, colaboraram para a quebra do antigo sistema<sup>57</sup>.

A organização dos sistemas de correio em diversas monarquias europeias são excelentes casos para compreender questões relacionadas à centralização do poder em diferentes territórios, inclusive no que diz respeito aos domínios ultramarinos. As reformas de correio na Europa e no ultramar devem ser colocadas a partir da sua ligação com políticas de governo que ocorreram em cada espaço aqui tratado em temporalidades e conjunturas diferentes. As discussões trazidas a partir da segunda metade do século XVIII durante o Iluminismo certamente tiveram importante papel no entendimento dos serviços postais como um ramo que deveria ser gerido diretamente pelo Estado, e não por meio de monopólios concedidos a terceiros. Contudo, esse processo nem sempre esteve associado às mudanças ocorridas em meados dos setecentos. No caso da Grã-Bretanha, por exemplo, a gestão dos correios pela administração régia, bem como a conversão do rendimento do serviço para os cofres reais se dá ainda em fins do século XVII. É verdade, contudo, que o caso inglês serviu de inspiração para as reformas associadas ao movimento ilustrado na Espanha e em Portugal. E na França, o surgimento do Correio público está ligado à Revolução, uma vez que só surgiu após 1789.

Na Península Ibérica, as reformas de correio de Espanha e Portugal se deram já na segunda metade do século XVIII e certamente foram fruto das discussões do movimento ilustrado acerca de transformações políticas e econômicas de maior escopo. Em grande medida, pode associar-se o surgimento de um correio ligado à alçada direta da Coroa ao contexto de produção de ideias voltadas para o campo da economia política, que embasaram grande parte das reformas políticas de Espanha, Portugal e seus domínios<sup>58</sup>. Contudo, faz-se mister destacar que outros modelos europeus de correios de cronologia anterior serviram como base para essas reformas. Esse foi o caso de Espanha e Portugal em relação ao correio britânico.

Levando em consideração o caso dos sistemas de correios como parte da organização administrativa e de controle territorial das monarquias europeias, se faz necessário refletir acerca dos pontos em comum entre o funcionamento dessa instituição em alguns territórios. Isso será feito tendo em foco a mudança do paradigma político-administrativo ao longo do

---

<sup>57</sup> João Paulo G Pimenta, *Estado y nación hacia el final de los imperios ibéricos: Río de la Plata y Brasil, 1808-1828* (Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 2011); Ana Rosa Cloquet da Silva, *Inventando a nação: intelectuais ilustrados e estadistas luso-brasileiros na crise do Antigo Regime português, 1750-1822* (São Paulo: Editora Hucitec : FAPESP, 2006); István Jancsó, *Independência: história e historiografia* (São Paulo: Hucitec, 2005).

<sup>58</sup> Paquette, “The reform of the Spanish empire in the age of Enlightenment”.

tempo e suas consequências nas organizações postais. Ou seja, buscar-se-á entender como a passagem de uma organização de poder de Antigo Regime para uma mais centralizada entre os séculos XVII e XVIII, modificou as formas de pensar e organizar os correios públicos.

Essa perspectiva visa inserir o caso português e da América portuguesa, tema de interesse dessa tese, em uma abordagem que permita compreender a história dos correios a partir de uma aproximação global. Segundo Sebastian Conrad, a história global tem o «mundo interconectado enquanto ponto de partida, e a circulação e troca entre objetos, pessoas, ideias e instituições estão entre seus objetos-chave»<sup>59</sup>. Assim sendo, a compreensão do funcionamento das reformas postais na América portuguesa deve levar em consideração que os correios enquanto instituição foram um fenômeno do período moderno que teve grande impacto não só em territórios europeus, mas também nas demais esferas de domínio de certas monarquias. Ademais, a construção de correios públicos em diferentes localidades foi feita a partir de trocas de ideias e intercâmbios de organizações administrativas que, principalmente a partir do século XVIII, começaram a enquadrar o sistema postal como um aparato institucional pertencente à alçada do Estado.

Além disso, é necessário enfatizar os principais pontos dos modelos administrativos estrangeiros que foram posteriormente adotados para o caso português. A partir dessa perspectiva, é preciso adentrar a discussão sobre políticas de centralização, reformas e o possível diálogo entre reformas e as ideias iluministas do século XVIII presentes no caso lusitano. Ou seja, o principal questionamento que embasará este capítulo será o seguinte: Tendo em vista que os correios foram um dos âmbitos de reflexão e ação relevante para o aumento do poder monárquico no setecentos, como isso se associa às ideias sobre política e economia ligadas ao movimento ilustrado, especialmente no que diz respeito as expressões do *Despotismo Esclarecido*?

Tendo isso em conta, propõe-se entender os sistemas postais das diferentes monarquias apresentadas a partir de três formas de organização possíveis: 1) O monopólio vitalício e hereditário concedido à um indivíduo ou família, a partir de mercê real ou venda, no qual o usufruto do serviço era recolhido diretamente pelo detentor do ofício; 2) O monopólio precário (temporário), normalmente por meio de leilão, no qual o detentor do ofício pagava uma taxa à Coroa; 3) O monopólio direto, feito pela Coroa, no qual o rendimento do transporte de cartas

---

<sup>59</sup> Sebastian Conrad, *What is global history?* (Princeton: Princeton University Press, 2017), 5 Tradução nossa.

era recolhido na sua integralidade para os cofres régios. É possível perceber como, em contextos e temporalidades diferentes, algumas monarquias europeias transitaram por esses três modelos.

### **O sistema postal na Inglaterra: correios e monopólio entre os séculos XVII e XVIII**

Por monopólio postal entende-se a prerrogativa do Estado ou de algum indivíduo que o representa em fornecer em caráter exclusivo os serviços de entrega de correspondência, não sendo permitido a existência de outros sistemas concorrentes<sup>60</sup>. Em todas as monarquias estudadas, o monopólio sempre se estabeleceu anteriormente à ideia do serviço como fonte de receita pública, e normalmente era atribuído pelas Coroas a um detentor de ofício ou família. Nesse primeiro momento, as taxas recolhidas pertenciam a esses representantes, seja de forma total ou parcial. Em alguns casos, como França e Inglaterra, cabia aos responsáveis pagar um determinado valor à Coroa, combinado previamente mediante contrato. Em outros, como em Portugal, o valor do porte ia totalmente para os prestadores do serviço.

Tal conjuntura só mudou a partir do momento em que esse mediador entre os serviços postais e a Coroa foi extinto e o serviço passou a ser executado diretamente. Isso está ligado à concepção de que os correios só funcionariam eficientemente caso fossem parte da administração direta das Coroas. Como integrante dessa mudança de paradigma estava a concepção de que os correios eram uma instituição geradora de renda, mas também essenciais para o bom funcionamento da administração monárquica e do comércio. O caráter financeiro dos correios era atribuído às duas questões principais: primeiro, os serviços postais, como parte da administração direta, deveriam pagar com o serviço sua própria estrutura, não demandando dinheiro extra do tesouro real. Em segundo lugar, pagas as despesas de funcionamento, o sistema ainda deveria ser gerador de lucros para a Coroa. É a partir dessa lógica que o monopólio postal e a recolha de taxas vão estar associados a um serviço que passou a ser entendido como prerrogativa direta da administração régia, e, mais tardiamente, do Estado. No caso inglês, esse sistema é contemplado por Adam Smith em 1776 em *A Riqueza das Nações*, mas o autor na verdade descreve uma realidade que existia na Grã-Bretanha desde finais do século XVII.

---

<sup>60</sup> James I Campbell Jr., “Postal monopoly laws: history and development of the monopoly on the carriage of mail and the monopoly on access to mailboxes”, in *Study on Universal Postal Service and the Postal Monopoly* (Fairfax: George Mason University, 2008).

O caso inglês é um dos exemplos mais antigos de monopólio postal, inclusive no seu entendimento enquanto rendimento régio. A criação do ofício de *Postmaster General* data do início do século XVI. Sir Brian Tuke foi o primeiro a assumi-lo, em 1512, e recebia emolumento anual do Rei para cumprir sua função. Ele era responsável por nomear os mensageiros que carregavam as cartas bem como os administradores locais (*deputy postmasters*)<sup>61</sup>. É importante destacar que o *Postmaster General* possuía, já nesse período, poder de ação limitado. A abertura de novas casas de correio, por exemplo, não pertencia à sua alçada, sendo a decisão ou do Rei ou do Conselho. O aumento dos salários dos funcionários menores subordinados ao *Postmaster* também deveria passar pela aprovação real<sup>62</sup>.

Em seu início, o *Postmaster* não possuía monopólio sobre o envio das cartas, coexistindo com outras formas de transporte, o que revela uma multiplicidade de poderes atuando simultaneamente na esfera da organização comunicacional, um arranjo típico do Antigo Regime. Na realidade, inicialmente, o Correio real era responsável somente pela correspondência administrativa da monarquia. Outras organizações tinham por função o transporte de cartas particulares e de comércio. Ainda no século XVI, o rei deu autorização a criação do *Foreigners Post*, fundado por mercadores estrangeiros e com a função de enviar cartas entre a capital inglesa e o continente. Essa organização possuía seu próprio *Postmaster*, que era escolhido por homens de negócio italianos, espanhóis e holandeses, e confirmado pelo Conselho<sup>63</sup>. Essa iniciativa paralela teve fim em 1591, quando uma proclamação proibiu qualquer pessoa além do *Postmaster* do Rei de transportar cartas para nações estrangeiras.

As preocupações da Coroa britânica em associar o monopólio postal ao lucro do serviço para os cofres reais iniciam-se na Inglaterra ainda no século XVII. Em 1635, foram pensadas reformas para serem implementadas no sistema postal visando que o mesmo fosse fonte de renda régia. O projeto foi de autoria Thomas Witherings, *Postmaster General*, a partir da ordem de Charles I para implementar um correio entre Inglaterra e Escócia.

Surgiu então o Ato Postal de 1635, que proibia o transporte privado de correspondência. Até então, as cartas particulares poderiam ser levadas pelo serviço do Correio real, mas não havia nenhum tipo de taxa associada ao serviço. Além disso, o transporte de cartas por terceiros

---

<sup>61</sup> Joseph Clarence Hemmeon, *The history of the British post office* (Cambridge: Harvard University, 1912), 5.

<sup>62</sup> *Idem*, 6

<sup>63</sup> *Idem*, 7.



ou outro tipo de instituição particular era permitido. É nesse momento que se deram os primeiros passos, de fato, para o monopólio, especialmente levando em consideração a sua característica fiscal. De acordo com Hemmon: «The change to a revenue-paying basis tended naturally to emphasize the monololistic charachter of the government service»<sup>64</sup>. Além da ênfase fiscalista, as reformas visavam melhorar a rapidez e eficácia do sistema, visto que os contemporâneos indicavam que cartas de Espanha e Itália chegavam mais rápido em comparação com partes mais inacessíveis do Reino. Essa primeira tentativa de sistema postal centralizado foi de curta duração, sendo que o Correio real parou de transportar cartas privadas em 1637<sup>65</sup>.

A partir da segunda metade do século XVII, o sistema postal passou a ser fonte de receita, na medida em que a Coroa inglesa iniciou a concessão da mercê por meio de contratos. No governo de Cromwell, a busca por auferir lucros do sistema postal renovou-se, por meio de uma medida específica. Em 1653, o ofício de *Postmaster General* foi colocado a leilão. Assim, o objetivo do governo era garantir rendimentos de forma indireta, por meio do valor acordado com o contratador que oferecesse o maior valor. O lucro proveniente das taxas a serem cobradas pelas cartas, menos o valor inicialmente acordado, era de posse do responsável pelo serviço.

Contudo, algumas condições foram colocadas. Os contratadores deveriam ter estabilidade e bom crédito. Além disso, como meio de evitar abusos ao público, as taxas das cartas deveriam ser estabelecidas sempre pelo Conselho. E todos os *postmasters* locais, nomeados pelo *Postmaster General*, ficavam pendentes de autorização do Lorde Protetor para assumir seus postos. Levando em consideração essas especificidades do contrato, o ofício foi leiloado para John Manley, por um valor anual de 10.000 libras <sup>66</sup>.

Em 1657, ainda sob o governo de Cromwell, o parlamento lançou um ato indicando novas mudanças que contribuiriam para a fixação do monopólio postal. Foi criado o *General Post Office of England*, instituição a qual o *Postmaster* deveria coordenar. Esse oficial deveria ser nomeado por Cromwell. O preâmbulo do documento indica que a instituição de um Correio Geral «is the best means not only to maintain certain intercourse of trade and commerce between all the said places to the great benefit of the people of these nations, but also to convey

---

<sup>64</sup> *Idem*, 12

<sup>65</sup> Campbell Jr., “Postal monopoly laws: history and development of the monopoly on the carriage of mail and the monopoly on access to mailboxes”, 25.

<sup>66</sup> Hemmeon, *The history of the British post office*, 22.

public despatches»<sup>67</sup>. Percebe-se, a partir desse trecho, duas das principais funções dos correios à época: benefício do comércio e da governabilidade.

Além do caráter utilitário para correspondência oficial e particular, e também da busca por lucros associados ao serviço, a instituição do Correio Geral tinha como intento manter a vigilância de questões políticas. A centralização do fluxo de correspondência permitia a espionagem e coleta de informações secretas, pois era comum que as cartas do correio fossem abertas em nome de interesses políticos<sup>68</sup>. Havia o interesse, também, em manter regularidade de comunicação em períodos de guerra, com o intuito de manutenção do contingente do exército.

Com a Restauração, lança-se o Ato Postal de 1660, que parece ser uma reformulação do documento de 1657, contendo poucas novidades além do detalhamento das taxas a serem cobradas. A criação de uma nova peça normativa provavelmente explica-se devido à necessidade do parlamento restaurado de derrubar um ato outorgado por Cromwell no período do Commonwealth<sup>69</sup>.

De acordo com Campebell, a criação de um correio centralizado nas mãos da Coroa foi a forma encontrada de garantir o monopólio postal e tornar ilegal correios privados que fizessem concorrência com o governo. Isso está expresso no parágrafo sétimo do *Postal Act*, que proíbe o transporte privado de *cartas* ou *pacotes*<sup>70</sup>. Proibia, também, que qualquer pessoa criasse serviço postal próprio, ou fornecesse cavalos ou equipamentos aos *postriders*. Cinco exceções eram permitidas pelo *Postal Act*: para cartas com o porte já pago, carregadas por *mensageiros especiais*, por *mãos privadas* (ou seja, por uma pessoa conhecida, que não recebia pelo serviço) ou enviadas diretamente por mestres de navios por pessoas por eles contratadas. Havia, por fim, uma exceção para o transporte de documentos judiciais.

Outra medida que garantiu o monopólio postal, contida no parágrafo 6, foi a obrigação dos mestres ou capitães de navios de entregar todas as cartas e pacotes diretamente ao correio

---

<sup>67</sup> *Idem*, 25

<sup>68</sup> Campebell Jr., “Postal monopoly laws: history and development of the monopoly on the carriage of mail and the monopoly on access to mailboxes”, 25.

<sup>69</sup> Hemmeon, *The history of the British post office*, 138.

<sup>70</sup> de acordo com Campebell, no contexto do Postal Act de 1600, *Paquets* significava *conjunto de cartas*. James I Campebell Jr., “Postal monopoly laws: history and development of the monopoly on the carriage of mail and the monopoly on access to mailboxes”, in *Study on Universal Postal Service and the Postal Monopoly* (Fairfax: George Mason University, 2008), 27.

quando chegasse ao destino. Isso permitiria que a totalidade da correspondência transportada por navios mercantes ficasse subordinada ao Correio Geral, impedindo o transporte por fora do sistema.

O *Postal Act* de 1660 não impediu totalmente a existência e funcionamento de projetos paralelos de sistema de transporte de cartas. Vê-se, portanto, que os arranjos feitos visando o monopólio e a centralização do sistema postal pela esfera régia foram feitas de forma gradual e descontínua. A multiplicidade de poderes no serviço de transporte de correspondência ainda persistia. Um exemplo foi o *Penny Post*, desenvolvido por William Dockwra em 1680 e pensado para circular somente em Londres e arredores. Sistema até então inexistente, embora o Correio Geral funcionasse regularmente entre as cidades inglesas. Logo, Dockwra, um mercador londrino, viu nessa área uma oportunidade de constituir um sistema próprio de entrega<sup>71</sup>.

O *Penny Post* funcionou efetivamente por dois anos. Contava com coletas de cartas por múltiplas vezes ao dia, abrangendo em seu trajeto mais de 400 casas. A entrega era feita entre 4 e 8 vezes ao dia, em diversos lugares de Londres. Uma vez constatada a lucratividade desse novo negócio, a legalidade deste foi questionada em litígio judicial pelo Duque de York, então detentor das rendas do Correio. A iniciativa foi considerada concorrente do monopólio do Duque, sendo que em 1682 foi incorporada ao Correio Geral, funcionando como uma seção separada<sup>72</sup>.

Embora o *Postal Act* de 1660 tenha submetido o transporte das cartas a um sistema postal único, uma exceção deve ser colocada no que diz respeito a centralização dos lucros do serviço nas mãos da Coroa. Até esse momento, o ofício de *Postmaster General* era levado a leilão, gerando lucros do contrato aos cofres régios. Contudo, em 1663, um ato parlamentar direcionou toda a renda bruta dos correios para as mãos do Duque de York, futuro Jaime II, e seus herdeiros. Assim, por mais de 20 anos, os rendimentos do correio eram destinados a uma família específica. Com a Revolução Gloriosa e a fuga de Jaime II, um ato do Parlamento de 1690 subordinou as rendas do correio ao Tesouro<sup>73</sup>. Em termos financeiros, a recolha direta do porte gerou lucros, pois a renda gerada pelas cartas mais do que dobrou entre 1687 e 1744<sup>74</sup>.

---

<sup>71</sup> Hemmeon, *The history of the British post office*, 28.

<sup>72</sup> Steele, *The English Atlantic, 1675-1740*, 115.

<sup>73</sup> Hemmeon, *The history of the British post office*, 182.

<sup>74</sup> Steele, *The English Atlantic, 1675-1740*, 303.

A mudança de 1690, que garantiu o monopólio postal e a totalidade dos lucros do serviço para a Coroa, refletiu-se na adoção de nova legislação em 1711. Esse ato postal estava voltado para garantir que o correio fosse um instrumento de taxação eficiente, além de impor garantias para melhorar os serviços. Além disso, a reformulação vinha a atender especificidades da época, como a união da Inglaterra e da Escócia, que a partir de então deveriam contar com serviço postal integrado. Havia, também, a necessidade de garantir comunicação regular e eficiente com os domínios ultramarinos.

Uma das maiores mudanças do *Postal Act* de 1711 diz respeito ao aumento do porte das cartas, decisão que ia ao encontro da necessidade de maior receita<sup>75</sup>. Isso resultou, de fato, em um aumento geral do rendimento, mas na diminuição do número de cartas levadas pelo correio, visto que os preços cobrados só poderiam ser pagos por certas camadas letradas e mais abastardas da população. Assim, o volume de correspondência entre 1703-1794 só foi novamente equiparado em 1747<sup>76</sup>.

A alteração ocorrida nos anos 1690 não surtiu consequências somente no território do Reino Unido. A partir desse momento começam-se a colocar em prática uma série de ações para garantir comunicações regulares com a América inglesa. Antes desse momento, as medidas tomadas em relação ao Correio marítimo para as colônias foram pouco consistentes. A utilização de embarcações próprias de correio não foi uma realidade até o fim da Guerra dos Sete Anos, em 1765. O serviço de *paqueteboats*, embarcações específicas para o transporte de cartas, foi estabelecido em momentos de exceção, especialmente durante períodos de guerra ao longo do século XVIII. Mas essas iniciativas não perduraram, pois seu principal objetivo era manter arranjos militares temporários<sup>77</sup>.

A transferência do sistema postal britânico para o restante do Império foi feita em momento muito mais tardio do que o *Postal Act* de 1660. Esse alargamento do sistema postal único para a esfera colonial não foi um processo contínuo e homogêneo, e o sucesso do empreendimento foi extremamente variável. Ademais, se no espaço do Reino existiam múltiplos poderes atuando no negócio das cartas, essa realidade era ainda mais verdadeira para o caso dos domínios ultramarinos. De acordo com Ian Steele, as ilhas do Caribe, em fins do século XVII colocaram muitas resistências a aceitar oficiais de correio designados para receber

---

<sup>75</sup> Hemmeon, *The history of the British post office*, 32.

<sup>76</sup> Steele, *The English Atlantic, 1675-1740*, 115.

<sup>77</sup> Harrison, "The intercourse of letters: Transatlantic correspondence in early Canada (1640-1812)", 107.

e distribuir as cartas que chegavam aos portos. Similarmente ao que ocorria em algumas capitanias costeiras da América portuguesa, o serviço era tido pelos moradores das ilhas como desnecessário, uma vez que o costume era receber a correspondência diretamente dos navios<sup>78</sup>.

Situação diferente era da América inglesa, uma vez que as grandes dimensões territoriais fizeram com que as autoridades locais fossem simpáticas à ideia de correios de terra para a ligação de cidades distantes entre si. Esse empreendimento foi colocado em prática em 1692, com anuência da Coroa britânica. Nesse ano, Thomas Neale recebeu a patente de *Postmaster General* das colônias inglesas. Logo a seguir, Neale nomeou Andrew Hamilton, então governador de Nova Jersey, para ser seu representante em solo americano. A partir de então, foram feitos esforços para a abertura de rotas internas que ligassem as principais cidades. A iniciativa de Neale e Hamilton foi aceite de bom grado por diversas regiões, que viram no sistema de correio uma oportunidade de manter comunicações mais contínuas. Além de Nova York, o novo sistema foi acatado em New Hampshire, Pensilvânia, Conneticut e Massachusetts. Contudo, isso não significa que não existiram resistências. Colônias mais ao sul, como Virginia e Maryland, se recusaram a se submeter a patente de Neale. Maryland, inclusive, criou sistema postal próprio<sup>79</sup>.

Como é possível perceber, inicialmente, o correio da América inglesa foi cedido para Coroa a um terceiro, sendo uma patente de usufruto particular. Essa lógica foi revertida alguns anos depois quando, em 1706, a Coroa reincorporou a patente de Thomas Neale por meio de compra. Assim, o próximo representante do correio na América inglesa, Coronel John Hamilton, filho de Adrew Hamilton, estava sob comando direto da Coroa. Ao longo da primeira metade do século XVIII, a expansão dos correios e a abertura de rotas postais foi feita de forma gradual e com sucesso por toda a América inglesa.

Segundo Steele, o sistema postal da colônia era muito diferente daquele implantado na Grã-Bretanha, uma vez que o volume de correspondências era sistematicamente menor e as distâncias a serem vencidas, muito maiores. Ainda assim, os correios foram bem-sucedidos em manter a correspondência ao longo do Atlântico inglês<sup>80</sup>. Nesse caso, o desenvolvimento dos correios também esteve ligado com o da imprensa. O surgimento de jornais e a necessidade da

---

<sup>78</sup> Steele, *The English Atlantic, 1675-1740*, 191.

<sup>79</sup> *Idem*, 126.

<sup>80</sup> *Idem*, 130.

circulação rápida das informações fez com que os donos de diversos periódicos investissem dinheiro no desenvolvimento dos correios internos<sup>81</sup>.

Portanto, no caso da Grã-Bretanha, a transição de um monopólio individual/sistema indireto de recolha de taxa para o monopólio de governo/fonte de receita pública foi feita em fins do século XVII, início do XVIII. Ao longo desse processo, a Coroa britânica também obteve êxito em expandir os serviços de correios para a América inglesa. Medidas foram tomadas tanto no sentido de promover o correio marítimo (com a subordinação de navios de comércio ao correio e adoção de *paqueteboats*) como de construir um serviço postal interno, e houve a abertura de diversas rotas postais já na primeira metade dos setecentos.

No caso britânico, a anterioridade do sistema postal de monopólio régio em relação às discussões econômicas trazidas pelo Iluminismo é constatada pelo filósofo escocês Adam Smith, em *A Riqueza das Nações*. É interessante notar como Smith, defensor da liberdade do comércio e da mínima intervenção do Estado na economia, via os correios como uma das áreas que deveriam ser geridas diretamente pelo soberano. Na verdade, essa era uma das características do sistema de liberdade econômica proposta pelo filósofo escocês. Para garantir que o comércio fluísse sem entraves e que garantisse os interesses individuais, a Coroa deveria intervir em diversas outras áreas. Segundo Andrew Skinner:

Even in the essence of the problems just discussed, there is still, on Smith's own admission, a wide range of governmental activity which may be necessary if the economy is to function efficiently. In this connection Smith was quite prepared to justify modifications to the general principle of non-intervention. For example, he advocated the use of stamps on plate and linen as the most effectual guarantee of quality, the compulsory regulation of mortgages, the legal enforcement of contracts, and government control of coinage<sup>82</sup>.

O assunto dos correios é abordado em *A Riqueza das Nações* no livro quinto, que trata exclusivamente da *Receita do Soberano ou do Estado*<sup>83</sup>. A questão do sistema postal aparece em dois momentos. Primeiramente, no capítulo *Os gastos com as obras e as instituições públicas*, no artigo que trata do emprego de verbas nas instituições públicas «necessárias para facilitar o comércio em geral»<sup>84</sup>. Em seguida, Smith menciona os correios também no capítulo

---

<sup>81</sup> *Idem*

<sup>82</sup> Andrew Skinner, “The role of the State”, in *A System of Social Science. Papers Relating to Adam Smith* (Oxford: Clarendon Press, 1996), 186.

<sup>83</sup> Adam Smith, *A Riqueza das nações: investigação sobre sua natureza e suas causas*, vol. 2, Os Economistas (São Paulo: Nova Cultural Ltda, 1996), 171.

<sup>84</sup> *Idem*, 191.

*As fontes da receita geral ou públicas da sociedade*<sup>85</sup>. Ou seja, fica claro que o sistema postal era entendido como uma despesa necessária para garantir o comércio, mas, também, como uma fonte de receita viável para o soberano.

Smith via os correios como uma forma de investimento que facilitaria a circulação do comércio, assim como as pontes e estradas. O autor acreditava que estas deveriam ser administradas pelo Soberano de modo a gerirem receitas para garantir o auto-sustento, não provocando ônus aos cofres régios. Pontes e passagens públicas, por exemplo, deveriam pagar sua manutenção a partir da cobrança de pedágios. Para isso, a manutenção desses caminhos deveria ser feita diretamente por comissários ou encarregados, e nunca por particulares, pois o risco de negligência, no último caso, era grande.

Em relação aos correios, Smith tinha-os como exemplo de boa administração direta pelo do Estado e fonte de riqueza, pois «além de pagar suas próprias despesas, em quase todos os países propiciam renda bastante considerável para o soberano».<sup>86</sup> Ou seja, o autor via, no momento em que escreveu *A Riqueza das Nações*, o serviço postal como instituição pública facilitadora do comércio, com a vantagem de se auto sustentar e, ainda, gerar lucros para «cobrir os gastos gerais do Estado»<sup>87</sup>.

Portanto, além de ser instituição facilitadora do comércio e contribuição para o crescimento econômico da sociedade, os serviços postais eram fonte de receita que pertenciam diretamente ao Soberano. Eram, assim como os bancos públicos, um dos empreendimentos comerciais que a Coroa deveria investir para produzir receita. Essas eram exceções que Smith permitia ao *Laissez-Faire*, pois tais empreendimentos eram dos poucos no qual o Soberano poderia atuar não somente na regulação, mas sim interferir diretamente. Adam Smith era bastante crítico em relação aos sistemas de monopólios típicos do Estado mercantilista, e acreditava que a intervenção do Estado nessas matérias não era benéfica. Todavia, os correios eram vistos como um dos poucos empreendimentos que, geridos monopolisticamente pelo próprio Estado, eram caso de sucesso:

Os serviços postais representam um empreendimento comercial propriamente dito. O Governo adianta a despesa necessária para implantar as diversas agências de correio para

---

<sup>85</sup> *Idem*, 275.

<sup>86</sup> *Idem*, 199.

<sup>87</sup> *Idem*, 201.

comprar ou alugar cavalos ou carruagens necessárias, sendo ressarcido com grande lucro pelas taxas pagas pela correspondência e demais artigos transportados. *Acredito que esse seja o único empreendimento comercial que tenha sido administrado com sucesso por todos os governos.* O capital a ser adiantado não é muito considerável. Não há mistério nesse negócio. Os retornos não somente são certos mas imediatos<sup>88</sup>.

Atenção particular deve ser prestada à essa passagem de *A Riqueza das Nações*. A ideia dos serviços postais como empreendimento comercial de baixo capital inicial e retornos financeiros certos e imediatos foi um dos pressupostos adotado por D. Rodrigo de Sousa Coutinho para acabar com o monopólio do Correio-mor e iniciar o monopólio dos serviços postais por parte da Coroa.

Por fim, são essas as especificidades a serem apontadas na formação dos correios ingleses até a segunda metade do século XVIII. Enfatizou-se, especialmente, a temporalidade da passagem do sistema gerido por particulares para o administrado diretamente pela Coroa. Essa série de mudanças fez com que o correio britânico fosse instituição centralmente articulada a ponto de, durante o período ilustrado, ser entendida por filósofos como Adam Smith como um ramo consolidado de empreendimento comercial e receita régia. As transformações do correio britânico, bem como a visão smithiana, vão ser fruto de releituras e adaptações para o caso português, que, ao fim dos setecentos, configurava-se de forma muito diferente em relação ao Reino Unido.

### **O sistema do correio na França**

A organização do correio francês teve expressão diferente da inglesa, embora alguns paralelos possam ser colocados. Um sistema postal de uso exclusivo do Rei, e não aberto ao público, foi criado no final do século XV. Diversos *Maîtres de Postes*, ou seja, mestres de postas, foram colocados ao longo do território francês. Em 1630, o serviço foi aberto ao público geral, passando a ser cobrada a taxa de transporte e ter horários fixos de saída e chegada e passou a ser subordinado ao *Surintendant-général*<sup>89</sup>.

Até este período, a renda do correio ficava exclusivamente nas mãos de quem geria o serviço, não havendo lucro para a Coroa. Porém, em 1672, sob o reinado de Luís XIV, foi criada

---

<sup>88</sup> *Idem*, 276, grifo nosso.

<sup>89</sup> Nikolaus Schobesberger et al., “European postal network”, in *News Networks in Early Modern Europe*, org. Joad Raymond e Noah Moxham (Leiden/Boston: Brill Open, 2016), 36.



a *Férme General de Postes*<sup>90</sup>. com essa medida, houve garantia de que a Coroa francesa auferisse lucros regulares, embora de forma indireta. Isso porque os ofícios do correio iam à leilão (*baux à ferme*), sendo vendidos àqueles que garantissem a maior oferta. Assim como no caso inglês no período de Cromwell, os ofícios de correio na França passavam pelo processo de contrato, e a diferença entre o recolhido do porte das cartas e o devido à Coroa, acordado no leilão, era de lucro dos exploradores do serviço <sup>91</sup>.

Com a Ascensão de Luís XIV, diversas políticas centralizadoras no âmbito da administração foram colocadas em prática, na qual se incluem as transformações no sistema postal. É importante destacar a atuação de Jean-Baptiste Colbert, Ministro da Marinha entre 1669 e 1683. A primeira fase do governo de Luís XVI, juntamente com a atuação de Colbert, foi marcada por profundas transformações, especialmente na política ultramarina francesa. Houve, nesse momento, tentativa de integrar o ultramar francês em uma política única, sob os desígnios do poder régio.

O período também contou com transformações administrativas, o que promoveu maior fluxo e controle de informação sobre o Atlântico francês para o centro da monarquia. Nesse sentido, houve a tentativa de manter os governos das colônias sob administração direta, sendo promovida a nomeação de governadores pelo centro do poder. Houve também, padronização das normas aplicadas na França e nos domínios, uma vez que as pessoas escolhidas para representar o Rei no ultramar passavam por treinamento centralizado na capital<sup>92</sup>.

Colbert, enquanto Ministro da Marinha, também promoveu reformas visando o aumento da esquadra e do poder naval francês no atlântico. Na visão do ministro, quanto maior a força naval, melhores as transações comerciais. Isso permitiria maiores ganhos financeiros, por meio das taxas e impostos sobre os produtos, e autossuficiência em tempos de guerra.

Com a morte do ministro, ficou a cargo de seu filho, Marquês de Seigneleay, dar continuidade aos projetos reformistas. Contudo, esse segundo momento do governo de Luís XIV foi marcado por conflitos bélicos que dificultaram a manutenção de políticas centralistas. A Guerra dos 9 anos (1688-1697) e a Guerra de Sucessão espanhola (1702-1713) foram grandes

---

<sup>90</sup> *Idem*, 37.

<sup>91</sup> Alain Le Pestipon, “Histoire sommaire de La Poste à Toulouse, ‘du cursus publicus à l’Airbus A300’”, *Les Cahiers de la FNARH*, nº 99 (2006):19.

<sup>92</sup> Banks, *Chasing Empire Across the Sea: Communications and the State in the French Atlantic, 1713-1763.*, 22–23.

limitadores da continuidade dos projetos de integração tanto na França quanto nos domínios ultramarinos.

Não obstante, algumas medidas foram tomadas e deram seguimento às políticas do período anterior. Uma delas, e que nasceu justamente da necessidade de manter a organização do exército em tempos de guerra, foi a reforma do sistema postal. A rearticulação dos correios foi levada a cabo durante o reinado de Luís XIV pelo Marquês de Louvois, François Le Tellier, então Secretário de Guerra, e, a partir de 1668, Superintendente Geral dos Correios. O monopólio do ofício ficou sob posse de Louvois até sua morte, voltando então a ser reincorporado como ofício real.

De acordo com Keneth Banks, no fim do século XVII, os correios franceses funcionavam como um departamento semiautônomo, em caráter monopolístico, no qual o detentor do ofício de Superintendente tinha a prerrogativa de contratar todos os funcionários e manter a estrutura de postas para o transporte de cartas. Após a morte de Louvois, o ofício foi à leilão, resultando em lucros indiretos à Coroa, por meio do pagamento do contrato. Já em 1713, a organização mostrava-se altamente lucrativa<sup>93</sup>. Como resultado dessa reorganização, as comunicações interiores da França mantiveram-se frequentes e sem grandes abalos, mesmo em tempos de guerra. Um exemplo dessa estabilidade é o fato de a comunicação da Corte de Paris com Roquefort, em 1713 demorava em média entre 1 e 2 semanas<sup>94</sup>.

Diferentemente do caso Inglês, a organização em fins do século XVII não surtiu grandes impactos no que diz respeito aos correios para os domínios, especialmente para a América francesa. É verdade que, à época de Luís XIV, houve a tentativa de se organizar comunicação regular com o outro lado do atlântico. Isso foi feito, contudo, a partir de movimentações estratégicas envolvendo a marinha britânica. Entre 1670 e 1667, o Marquês de Louvois foi responsável por acertar termos com a Inglaterra para garantir que os navios britânicos transportassem correspondência entre Douvres e Calais. Já em solo britânico, as cartas eram encaminhadas tanto para a América inglesa quanto francesa<sup>95</sup>.

Embora na segunda metade do século XVII não tenha havido esforços de construção naval para o transporte das cartas, medidas foram tomadas para que os navios mercantes

---

<sup>93</sup> *Idem*, 53.

<sup>94</sup> *Idem*, 55.

<sup>95</sup> Pierre Demangeon, “La poste maritime française”, *Les Cahiers de la FNARH*, nº 98 (2005): 7.

entregassem a correspondência ao correio, ao menos quando chegassem em solo francês. Uma ordem real de 1676 demandava que os capitães ou mestres dos navios encaminhassem todas as missivas transportadas logo na chegada ao porto de destino. No que diz respeito às cartas enviadas, era responsabilidade do correio somente encaminhá-las até as regiões costeiras, não sendo de sua alçada embarcá-las nos portos. Essa regra só mudou a partir de 1759, quando uma ordem real demandou que o correio fosse responsável por levar cartas ao porto e embarcá-las nos navios prestes a partir<sup>96</sup>. Contudo, já no destino, as cartas não pareciam passar por nenhuma estrutura postal oficial. Tomando como exemplo o caso do Quebec, a correspondência era entregue nos portos diretamente ao destinatário ou a algum responsável, pois não havia qualquer organização de correio local<sup>97</sup>.

Ou seja, no caso francês, a transferência da instituição para as colônias foi ineficaz, e os habitantes dessas terras contavam com outras formas de manter a comunicação à distância. Novamente, constata-se a existência de multiplicidade de poderes atuantes nos negócios das cartas. Na falta de estrutura oficial, os correspondentes das colônias dependiam do antigo costume de envios arranjados juntamente aos mestres ou donos de embarcações. Contudo, conforme aponta Jane Harrison, a inexistência de um sistema postal não necessariamente significava que as comunicações eram difíceis ou não seguiam nenhuma ordem pré-estabelecida. Os correspondentes das colônias francesas do Quebec tinham suas formas de manter a comunicação, a partir de um sistema que consideravam efetivo. Dentro desse universo, o conhecimento de grupos de pessoas, ou seja, a formação de redes, era essencial e estratégico para as comunicações pré-institucionais. Ou seja, no Antigo Regime, nem todos os espaços contavam com a organização do envio de cartas por meio de correios, mas isso não significava que não existiam meios de vencer a distância<sup>98</sup>.

A organização de um sistema oficial de Correio marítimo, bem como a utilização de embarcações próprias ocorreu somente a partir de 1783, quando uma série de negociações deram fim ao acordo postal de utilização das embarcações britânicas. Essa modificação ocorreu justamente no ano final da guerra de independência da América inglesa. Esse contexto permitiu que fossem negociados termos de correio marítimo próprio entre as treze colônias e França<sup>99</sup>.

---

<sup>96</sup> Harrison, “The intercourse of letters: Transatlantic correspondence in early Canada (1640-1812)”, 106.

<sup>97</sup> *Idem*, 107.

<sup>98</sup> *Idem*, 21.

<sup>99</sup> Demangeon, “La poste maritime française”, 7.

O Correio marítimo passou a atuar a partir do ano seguinte, e 5 corvetas foram designadas para o trabalho, uma para cada região específica a ser atingida pela via marítima: O Correio da Europa, o Correio do Oriente, o Correio de Port-louis, o Correio de Nova York e o Correio da América. Lorient foi o porto escolhido como local de embarque principal, e as embarcações deveriam sair a cada mês e meio. Além disso, oito *paqueteboats* também estavam preparados para realizar viagens a partir de Harvre e Bordeaux<sup>100</sup>.

Esse sistema de Correios permaneceu mais ou menos intacto até a Revolução de 1789, quando os serviços postais passaram a ser prestados diretamente pelo Estado. Mesmo assim, a tendência não foi a desarticulação da estrutura anterior, sendo que as reformas postais do período se calcaram no sistema regional previamente construído. Em 1793, o serviço postal por meio de contratos chegou ao fim, havendo a criação de uma Agência Nacional, mais tarde transformada em uma administração. Os correios passariam a ser geridos diretamente «pela nação»<sup>101</sup>. Contudo, desde o início, houve a tendência de absorver o antigo sistema e não de desarticula-lo totalmente. Os *maîtres de postes*, que compraram o direito de prestar o serviço em diversas partes do território francês ao longo do século XVIII foram mantidos, tornando-se *Maîtres de Poste de la République*<sup>102</sup>.

É possível notar nos sistemas postais francês e inglês algumas coincidências de arranjos administrativos, embora a cronologia de cada caso seja diversa. Primeiro, entre fins do século XV, início de XVI, há a criação de um sistema específico de transporte de cartas, mas somente aquelas relativas aos negócios reais. Paulatinamente e de forma descontínua, esse sistema alargou-se também para as cartas particulares, e as Coroas passaram a negociar as taxas a serem associadas ao serviço. Contudo, o monopólio postal continuou a ser associado aos indivíduos detentores dos ofícios postais, sendo o recolhimento e usufruto da taxa de sua alçada. Mas é importante ressaltar que, em algum momento, as Coroas passaram a lucrar com o ofício, mas de maneira indireta, pois o mesmo era vendido em praça pública mediante contrato. Isso também permitia a maior rotatividade do oficial maior responsável pelos correios, pois o tempo de atuação era também definido na altura do leilão. Evitava-se, dessa forma, a centralização do serviço nas mãos de um só indivíduo ou família. O monopólio financeiro e recolha direta do

---

<sup>100</sup> *Idem*.

<sup>101</sup> Pestipon, “Histoire sommaire de La Poste à Toulouse, ‘du cursus publicus à l’Airbus A300’”, 19.

<sup>102</sup> Patrick Marchand, “Les maîtres de Poste et le transport public en France 1700-1850”, *Les Cahiers de la FNARH*, nº 93 (2004): 22.

porte por parte do governo se deu em 1690, após a Revolução Gloriosa, para a Inglaterra e somente em 1793 na França, após a Revolução.

### **O sistema de correios na Espanha: monopólios familiares e incorporações à Coroa**

Na península ibérica, encontram-se alguns paralelos com os casos acima apresentados, embora haja uma diferença principal, que é a monopolização familiar do serviço até o século XVIII. A criação do *Correo mayor* espanhol e do Correio-mor de Portugal também são adventos modernos, do início do século XV. Inicialmente, o alcance do serviço também era restrito somente aos assuntos régios, mas a tendência foi o paulatino alargamento do mesmo, culminando por fim no monopólio do direito de transporte de toda a correspondência e tentativa de extinção de sistemas paralelos.

Na Espanha, a origem de um ofício específico para o transporte de comunicações escritas data de 1477, quando foi nomeado Juan de Santa Coloma como *Trotero Mayor* no reino de Castilla. Mas foi somente no século XVI, no reinado de Carlos I que surgiu o cargo de *Correio mayor general de España*. Esse ofício teve desde o seu início a característica de monopólio familiar hereditário, apesar de sempre necessitar da confirmação real. A mercê foi dada à família Tassis que, conforme colocado anteriormente, dominava o sistema postal de diversas monarquias europeias. O domínio desta família terminou somente em 1622, quando o ofício passou a ser de posse da casa dos condes de Oñate<sup>103</sup>.

É interessante colocar que o monopólio dos *Correos mayores* de Espanha foi colocado em xeque em inúmeras ocasiões. Exemplo disso foi a resistência de cidades como Sevilla e Granada que, durante todo o período do monopólio dos Tassis, possuíram sistema postal independente. O fim do monopólio familiar e a criação de um sistema direto e com retorno financeiro à Coroa se deu em 1706 para o território peninsular. A partir de então, os serviços de correios passaram para o sistema de arrendamento, como no caso inglês e francês, assim permanecendo até 1716. Neste ano, a Coroa cria a *Superintendencia General de Correos* e passa a administrar o serviço diretamente<sup>104</sup>.

Em 1718, a administração dos correios de Espanha foi subordinada à secretaria de despacho universal da real fazenda. A nova estrutura contava com uma administração central

---

<sup>103</sup> Rocío Moreno Cabanillas, “Correo mayor de España en Sevilla”, Grupo de Investigación, Identidad e Imagen de Andalucía en la Edad Moderna, acessado 19 de dezembro de 2017, <http://www2.ual.es/ideimand/correo-mayor-de-espana-en-sevilla/>.

<sup>104</sup> *Idem*.

em Madri, e administrações subordinadas em Catalunha, Valencia, Navarra, Cádiz, Bilbao, Valladolid, Salamanca e Santander<sup>105</sup>. Em 1747, no reinado de Fernando IV, José de Carvajal y Lancarter, secretário de estado, foi nomeado superintendente geral de correios terrestres e marítimos e das postas e rendas de estafetas de Espanha e das Índias. É importante ressaltar a subordinação desse funcionário à Coroa. O superintendente, ao contrário do *Correo mayor*, não manejava o ofício por conta própria, mas sim em nome da monarquia<sup>106</sup>.

Outra característica peculiar dos ofícios de correios espanhóis foi a existência de domínios familiares distintos para o caso dos Correios do reino e do ultramar. Enquanto os *Correos mayores* de Espanha foram inicialmente possessão dos Tassis e depois dos condes de Oñate, o cargo de *Correio mayor de Indias* era da alçada da família Galindez Carvajal. Este segundo ofício foi concedido a Lorenzo Galindez Carvajal em 1514, permanecendo na posse desta mesma família até 1767, quando foi reincorporado à alçada da Coroa, mediante indenização e privilégios ao seu detentor.

É importante notar que os diferentes ofícios, do Reino e do ultramar, atribuídos à famílias diferentes, resultou em dois processos de reincorporação à Coroa, em períodos bastante distintos. Enquanto na Espanha isso ocorreu em 1706, no ultramar o monopólio familiar só cessou em 1767, sob o reinado de Carlos III. Assim, deve-se considerar que, no caso da monarquia espanhola, as reformas de correios contam com dois marcos temporais diferentes: primeira e sexta década do século XVIII. Faz-se mister apontar a diferença do caso português, uma vez que, nesta Monarquia, tanto o ofício de Correio-mor quanto Correio das cartas de mar eram de domínio de uma mesma família, os Gomes da Mata. Estes ofícios foram reincorporados ao mesmo tempo, em 1798.

Não obstante as disparidades temporais do caso espanhol, pode-se considerar que tanto as reformas de 1706 quanto de 1767 fazem parte de um mesmo processo. O caso da extinção dos *Correos mayores* representa a passagem de uma fórmula administrativa calcada em ideais voltados à multiplicidade de poderes para outra, na qual primava-se o aumento do poder real a partir da centralização administrativa. Antes, a exploração e usufruto dos serviços postais eram reunidos em favor de algumas famílias que exerciam diretamente os ofícios relacionados ao serviço de correios. Toda a estrutura postal, como funcionários, cavalos e carros de transporte,

---

<sup>105</sup> María Dolores del Mar Sánchez Gonzáles, “El correo y las ciudades: la administración de correos en el siglo XVIII”, in *El mundo urbano en el siglo de la Ilustración* (Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, 2009), 215.

<sup>106</sup> *Idem*, 217

postas, dentre outros, eram providas pelos detentores do ofício. A partir das reformas, o sistema de correios e seu meio administrativo complexificaram-se, havendo contratação direta por parte da Coroa de oficiais para desempenhar diversas funções. A estrutura, como cavalos, navios, malas de cartas, balanças e todo o necessário para desempenhar o trabalho também passou a ser provido pela Coroa. Em contrapartida, as receitas obtidas deveriam ir diretamente para os cofres régios. Similarmente ao caso português, as reformas postais espanholas também foram inspiradas pelas modificações ocorridas no correio da Grã-Bretanha entre a segunda metade do século XVII e primeira metade do XVIII<sup>107</sup>.

A atuação do *Correo mayor de Indias* no espaço da América espanhola foi bastante variado, e a penetração do sistema teve maior ou menor sucesso a depender das condições de cada vice-reinado. Na realidade, foi somente no Peru que a família Galindez Cavajal conseguiu atuar de fato, estabelecendo uma sede do *Correo mayor* e um sistema de transporte de cartas que perdurou até a reincorporação do ofício. De fato, a aliança entre o *Correo mayor* e as autoridades locais no Peru foi intensa a ponto do primeiro *Correo mayor de Indias* deslocar-se com sua família do território peninsular para Lima. À época da reincorporação, ainda existia um Correo Mayor residente em Lima<sup>108</sup>.

Situação diferente deu-se com outros vice-reinados. Na Nova Espanha, os Galindez Cavajal jamais atuaram, e chegou-se a criar um ofício local próprio de *Correo mayor* de Nova Espanha, em fins do século XVI. Esse cargo, diferente dos *Correo mayores do Reino e de Indias*, que eram vitalícios e hereditários, doados por mercê real, era precário. O mesmo seguiu sendo arrendado pela Coroa até as reformas dos anos 1760. Por fim, em Nova Granada, não existiu nenhum ofício de correio específico, cabendo as autoridades locais a organização do transporte da correspondência oficial e particular<sup>109</sup>.

No caso específico dos territórios ultramarinos, a incorporação dos serviços de correio estava de acordo com as tentativas centralizadoras das reformas bourbônicas, que buscavam, dessa forma, garantir melhor comunicação entre o centro da monarquia e os diversos territórios a ela associados. Havia também uma segunda questão, de cunho econômico, que dizia respeito as medidas tomadas para recuperar as finanças espanholas, em crise após a guerra dos 7 anos.

---

<sup>107</sup> Moreno Cabanillas, “Cartas en pugna. Resistencias y oposiciones al proyecto de reforma del correo ultramarino en España y América en el siglo XVIII”.

<sup>108</sup> Nelson González Martínez, “Correos y comunicación escrita en la América colonial: esquemas de distribución de la correspondencia oficial (1514-1768)”, *ahrbuch für Geschichte Lateinamerikas* 52 (2015): 44.

<sup>109</sup> *Idem*, 39.

Sendo assim, os correios passaram a ser entendidos como nova fonte de renda para os cofres reais, e o produto proveniente do porte das cartas configurou-se como um novo ramo de cobrança<sup>110</sup>. A partir desse entendimento, a atuação dos *Correos Mayores*, que pressupunha a recolha de taxas associadas às cartas para si, foi entendida nesse momento como prejudicial à boa administração financeira. Sobre as diversas funções das reformas postais, Cabanillas afirma:

Por ello, la creación de esta institución por parte del monarca borbónico sitúa a los correos como pieza clave de un gobierno que pretendía ser más organizado y rentable, razón por la cual decidió profesionalizar y burocratizar el servicio de correos con el objeto de alcanzar más eficacia y rendimiento económico, así como de garantizar la seguridad en las relaciones administrativas y comerciales<sup>111</sup>.

A expansão das reformas postais para os domínios ultramarinos espanhóis se consolidou com a criação de Administrações de correios em diversas localidades, como Cartagena de Índias, Havana, Lima, México e Buenos Aires<sup>112</sup>. O monopólio dos serviços de correio por parte da Coroa seria confirmado pelas legislações lançadas ao longo das reformas. Em 1777 surgiu o Regulamento provisional dos Correios, que continha diversos artigos responsáveis por garantir a exclusividade do trânsito de cartas pela administração<sup>113</sup>. Por exemplo, a norma obrigava os mestres de navios a avisarem os Administradores de correio local a saída das suas embarcações, para que pudessem levar a mala de correspondência. Vale lembrar que medidas similares em relação às embarcações mercantes foram adotadas no caso português, pelo Alvará de 20 de janeiro de 1798<sup>114</sup>.

De acordo com Cabanillas, as modificações nos correios foram uma das primeiras medidas reformistas para os domínios de Espanha. Isso refletia a preocupação borbônicas com questões relacionadas à comunicação, uma vez que o controle dos territórios perpassava necessariamente por um sistema central e organizado que permitisse a troca contínua de

---

<sup>110</sup> Rocío Moreno Cabanillas, “El deseo de renovar: instrumentos reformadores del sistema postal hispanoamericano en el Archivo General de Indias”, in *Archivo General de Indias: El valor del documento y la escritura en el Gobierno de América*, org. Reyes Rojas García (Madri: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, 2016), 116.

<sup>111</sup> Rocío Moreno Cabanillas, “Cartas para administrar desde la distancia. El caso de la Administración de Correos de Cartagena de Indias (1764-1821). Un estado de la cuestión.”, *Bibliographia Americana*, nº 8 (2012): 211.

<sup>112</sup> Moreno Cabanillas, 460.

<sup>113</sup> Martínez Lorente, “La red postal: renta real, servicio publico y liberalización (siglos XVIII-XX)”, 460.

<sup>114</sup> 20/01/1798. Alvará de D. Maria I mandando estabelecer uma comunicação regular com o Brasil e ilhas dos Açores e da Madeira para a troca de correspondência, através de paquetes correios marítimos. Coleção da Legislação Portuguesa, organizada por António Delgado Silva (1791-1801). Lisboa, 1828, p. 479-482.



informação. Daí o interesse precoce em ter uma administração de correio centralizada e subordinada às aspirações da Coroa<sup>115</sup>.

Não obstante o plano de reformas da Monarquia espanhola, a concretização das mesmas no espaço americano foi dificultosa. Isso deveu-se largamente às resistências locais, que ocorreram nos dois lados do Atlântico. Por um lado, grupos mercantis espanhóis não ficaram satisfeitos com a rota designada aos *paqueteboats*, que deveriam sair de La Coruña e não de Cádiz, sendo que o giro comercial deste último com a América Setentrional, Meridional e Nova Espanha ficariam altamente prejudicados. Por outro, o sistema de correios internos a serem implantados na América espanhola sofreram resistências dos agentes de poderes locais, como os governadores. Isso ocorreu especialmente devido ao fato de os Administradores de correio terem sido nomeados diretamente pela Coroa e enviados de Espanha, o que facilitou o choque de interesses com as instâncias administrativas localizadas na América<sup>116</sup>. Ou seja, também nesse caso, a transferência institucional não foi feita sem entrar em atrito com as realidades locais.

### **Considerações finais**

As transformações nos sistemas de correios em três monarquias Europeias diferentes – Inglaterra, França e Espanha – embora possuam especificidades condizentes com a organização política e com os acontecimentos ocorridos em cada local, também carregam entre si semelhanças que devem ser entendidas sob uma perspectiva global. Especificamente no que diz respeito ao surgimento dos primeiros correios no século XVI, é notável nos três casos a necessidade das Monarquias em garantir as comunicações à distância em seus territórios de domínio, tanto na Europa como no ultramar. Isso foi feito por meio da garantia do monopólio do serviço, que normalmente era doado em mercê a um vassalo real. Em alguns casos, a tendência é que esse ofício se tornasse patrimônio familiar.

Em fins do século XVII ocorreram algumas transformações nesse sentido. A partir desse momento, o Correio passou a ser visto como um serviço que deveria ser pertencente ao patrimônio real e, por isso, gerar lucros à Coroa. Isso ocorreu primeiramente na Grã-Bretanha

---

<sup>115</sup> Moreno Cabanillas, “Cartas para administrar desde la distancia. El caso de la Administración de Correos de Cartagena de Indias (1764-1821). Un estado de la cuestión.”

<sup>116</sup> Moreno Cabanillas, “Cartas en pugna. Resistencias y oposiciones al proyecto de reforma del correo ultramarino en España y América en el siglo XVIII”.

e na França nos últimos anos do século XVII, quando o ofício de correio passou a ser vendido por tempo limitado, em leilão. Assim, o comprador deveria pagar um valor previamente acordado à Coroa, sendo que todo o resto do lucro proveniente da taxa das cartas era de seu usufruto. Esse foi um sistema intermediário entre o monopólio familiar e a administração direta da Coroa, no qual havia certo repasse financeiro, mas o serviço ainda era operado por terceiros. A total incorporação à alçada régia aconteceu na Inglaterra em 1690. Na França, a centralização só se dará após o surgimento do Estado em 1789. O estágio intermédio de contratos praticamente não existiu na península ibérica. Foi somente adotado na Espanha entre 1706 e 1716, sendo que em seguida o serviço passou a ser administrado diretamente.

A institucionalização do sistema postal nesses espaços europeus foi acompanhada da expansão para os domínios ultramarinos. Contudo, a transferência institucional foi feita com graus diferentes de sucesso, a depender de cada caso. No que diz respeito a América inglesa, a criação de correios internos foi de relativo êxito e diversas rotas foram criadas ainda na primeira metade dos setecentos. O mesmo não parece ter ocorrido para domínios franceses como o Quebec, na qual a ausência de sistema postal implicou na utilização de outras estruturas por meio de pessoas que buscavam comunicar-se. Por fim, no caso da Espanha das reformas do período Bourbon, a tentativa de implantação de administradores de correio por parte da Coroa foi alvo de diversas resistências dos poderes locais, que não viam vantagens em manter um sistema postal institucionalizado.

No que diz respeito as mudanças administrativas, é necessário destacar a diferença de cronologia das transformações ocorridas no Correio português em relação ao caso inglês, francês e espanhol. Nos primeiros dois exemplos houve a geração de lucros para a Coroa tendo em vista que o ofício chegou a ser leiloado por vários anos. Por meio dessas duas estratégias, garantiu-se um sistema centralizado e não monopolizado nas mãos de uma família ou indivíduo. No caso espanhol, o monopólio familiar existiu por muito tempo, mas foi finalmente extinto na primeira metade do século XVIII com ascensão dos Bourbon ao poder, atingindo o ultramar um pouco mais tarde, em 1764.

Ao comparar-se o caso dos domínios ultramarinos espanhóis e portugueses, percebe-se semelhanças e diferenças, sendo necessário ressaltar as principais. Primeiro, em ambas as monarquias prevaleceu o sistema de monopólio familiar durante todo o período anterior ao século XVIII e a substituição pela administração direta foi feita de forma praticamente imediata, não havendo subsistido o sistema de leilão do ofício. Contudo, a diferença principal entre os dois casos diz respeito às suas cronologias. No caso espanhol, as reformas se iniciaram em

períodos distintos no território peninsular e ultramarino. Isso porque os ofícios de *Correo mayor* de Espanha e o das Índias eram dominados por famílias diferentes. Além disso, as reformas de correio no ultramar fizeram parte de uma política específica do reinado de Carlos III, que tinha como intuito investir no espaço colonial como forma de buscar recuperação da guerra dos sete anos. No caso português, os ofícios do Reino e do ultramar estavam sob domínio da mesma família, e foram reincorporados à Coroa ao mesmo tempo. Essa reincorporação fez parte da política reformista de fins do século XVIII e nenhuma mudança estrutural no sistema de correios foi feita antes disso.

Tendo isso em vista, faz-se mister questionar o motivo dos correios terem sido preocupação tão tardia da administração portuguesa, especialmente levando em consideração a temporalidade dos outros casos apresentados neste capítulo. Para responder tal questionamento, será necessário discutir o estado do sistema de correios em Portugal ao longo do século XVIII, bem como porque somente as motivações políticas e econômicas do fim dos setecentos foram capazes de articular reformulações substanciais nos serviços postais.

## Capítulo II: De monopólio familiar à *Correio de Luzes*: sistemas postais em Portugal até 1798

### O ofício de Correio-mor e sua inserção na estrutura administrativa da Coroa portuguesa

Conforme apontado no capítulo anterior, as estruturas das monarquias europeias no período moderno foram marcadas por uma crescente necessidade de comunicação. Sobretudo após a expansão ultramarina e o alargamento territorial, tornou-se mister a troca de informações por escrito que permitissem aos monarcas conhecer suas possessões e, também, administrá-las. É justamente nesse contexto que surgem as figuras dos Correios-mores, oficiais ligados ao círculo real e responsáveis por fornecer o transporte de cartas dentre os diversos pontos das monarquias, seja por terra ou mar. Portanto, a criação do ofício de Correio-mor em Portugal não foi exceção, mas sim extensão de uma solução apresentada em diversos pontos da Europa.

Portugal acompanhou essas transformações e criou o ofício de Correio-mor e o seu próprio sistema de postas a partir de 1520. A preocupação em manter um funcionário régio responsável pela estrutura postal é indicativo de como os documentos escritos em geral e as cartas em particular ganharam importância para as questões políticas e administrativas ligadas à Monarquia. Com esta mercê, doada então à Luís Homem, criado da Casa Real, D. Manuel I buscou seguir o exemplo de outros reinos europeus que já possuíam oficiais responsáveis por Correios, vide o grande papel desempenhado pelos Tássis no reinado dos Áustrias e em outras partes da Europa, como Espanha. Na carta de mercê, encontra-se o seguinte:

[...]e querendo lhe fazer graça e mercê temos por bem e o damos novamente daqui em diante por Correio-mor em nossos Reinos e queremos e *nos praz que ele tenha com o dito oficio todos os privilégios graças liberdades que os Correios-mores tem nos Reinos onde os há e soi de haver*<sup>117</sup>.

Como no caso do Sacro-Império, o serviço prestado pelo detentor do ofício em Portugal não era exclusivo da Casa Real e englobava todos os vassallos que quisessem enviar cartas. Essa estrutura foi sendo gradualmente expandida ao longo dos anos. O monopólio do Correio-mor, relativo ao serviço de recolha e entrega de cartas, atingiu todo o espaço do Reino e, mais tarde, os domínios intercontinentais. Isso significa dizer que, durante um longo período, tudo o que concernia estrutura postal foi de domínio e usufruto de um núcleo restrito de pessoas que

---

<sup>117</sup> Godofredo Ferreira, *Documentos dos séculos XIII a XIX relativos a correios: séculos XVIII e XIX*, org. Isabel Sanches, vol. III (Lisboa: Fundação Portuguesa de Comunicações, 2008), 28, *grifo nosso*.

possuíam para si o direito exclusivo, concedido por mercê real, de prestar esses serviços. Nenhuma outra pessoa poderia entrar em concorrência no meio da entrega de cartas. O ápice desse monopólio ocorreu, já no tempo dos Áustrias, com a venda do ofício aos Gomes da Mata em 1606 e a gradual garantia de exclusividade de atuação em todo o Reino<sup>118</sup>. Posteriormente, em 1657, essa mesma família conseguiu, também em processo venal, o monopólio do serviço em boa parte dos domínios portugueses<sup>119</sup>.

Essa estrutura só foi colocada em xeque e efetivamente modificada em fins do século XVIII. É importante ressaltar que a reincorporação do ofício de Correio-mor à Coroa esteve ligada a uma mudança de paradigma da administração monárquica como um todo. A partir do último quartel do século, a posse de ofícios por famílias passou a ser duramente criticada, e buscaram-se então alternativas de organização dos serviços ligados à monarquia. É nesse contexto que o antigo e duradouro ofício de Correio-mor será substituído por uma Superintendência, e, posteriormente, por uma Administração do Correio-Geral, gerida diretamente pela Coroa<sup>120</sup>.

Em face ao período prolongado da existência e ascensão do Correio-mor e a posterior crítica e mudança ocorrida no século XVIII, se faz necessário compreender como os serviços postais em seu início eram geridos pela estrutura da monarquia. Por isso, deve-se caracterizar o ofício de Correio-mor no âmbito do funcionamento dos cargos e ofícios em Portugal na modernidade. A criação desse ofício, sua forma de provimento e funcionamento, estava ligado a um modelo de organização administrativa específico, que começará a apresentar sinais de desgaste e mudanças somente na segunda metade do século XVIII. Logo, entender o funcionamento da estrutura anterior permitirá melhor perceber as motivações para a mudança que ocorreu posteriormente.

Os estudos acerca da administração e da composição da governança na Monarquia portuguesa são vastos. Conforme aponta Mafalda Soares da Cunha, essa área de interesse foi

---

<sup>118</sup> Ribeiro, “Os Correios-mores do Reino: perfil e trajectos sociais”, 98.

<sup>119</sup> Luiz Guilherme Machado, “A Criação do ofício de Correio mor das Cartas do Mar”, Projeto de Pesquisa, *História Postal* (blog), acessado 15 de dezembro de 2017, <http://historiapostal.blogspot.com/2008/02/criao-do-ofcio-de-correio-mor-das.html>.

<sup>120</sup> Margarida Sobral Neto, “Os Correios na Idade Moderna”, in *As comunicações na Idade Moderna* (Lisboa: Fundação Portuguesa de Comunicações, 2005), 49–50.

definitivamente renovada pelos trabalhos de Antonio Manuel Hespanha<sup>121</sup>. Desde então, foram inúmeras as discussões sobre o controle do poder por determinados grupos sociais e as disputas por ascensão no quadro administrativo da Coroa. O caso do Correio-mor deve ser entendido a partir desse enquadramento historiográfico, uma vez que criação e mercê do ofício permitiu a ascensão social do grupo familiar dos seus ocupantes.

Esse tipo de ascensão era pautada pelos conceitos de liberalidade régia e justiça distributiva. De acordo com Fernanda Olival a liberalidade era uma das principais justificativas do poder real, sendo essencial os reis fazerem mercês aos seus vassalos como forma de se manterem no poder. A capacidade real de dar era uma das formas de cumprir o principal papel do Rei, o qual era a garantia da justiça e, conseqüentemente, da ordem e da paz<sup>122</sup>.

Em Portugal, as mercês podiam ser classificadas em dois grupos: provindas da liberalidade, ou seja, sem função remuneratória; e as mercês dadas para recompensar os serviços prestados, sendo por isso consideradas meio de remuneração. Em especial as últimas foram fator estruturante de toda a sociedade da época, que sempre buscava ascensão e inserção nos meios de poder a partir da lógica da recompensa. De fato, a busca por servir ao Rei como forma de ascensão social atingia não só as camadas aristocráticas como também grupos mais baixos. Segundo Olival:

Com efeito, servir a Coroa, com o objectivo de pedir em troca recompensas, tornara-se quase um modo de vida, para diferentes sectores do espaço social português. Era uma estratégia de sobrevivência material, mas também honorífica e de promoção. Como se verá, não terá sido apenas a primeira nobreza do Reino que se adaptara a esta crescente dependência. Nos grupos sociais mais baixos, a questão fundamental era muitas vezes encontrar a disponibilidade necessária, notadamente económica, para poder servir<sup>123</sup>.

Esta estrutura atingia diretamente a distribuição de ofícios dentro dos quadros administrativos da Coroa. Assim, o Rei, ao dar em mercê um determinado ofício, buscava fazer justiça e recompensar vassalos por serviços prestados. O mesmo valia no sentido inverso. O pedido de um indivíduo para ocupar um cargo normalmente vinha acompanhado de inúmeros exemplos comprovativos de bons serviços à Coroa, normalmente sob a alegação de que foram desempenhados ao longo de séculos pela família, ou seja, possuíam caráter imemorial. O ofício

---

<sup>121</sup> Mafalda Soares Cunha, “O provimento de ofícios menores nas terras senhoriais: a casa de Bragança nos séculos XVI-XVII”, in *Cargos e ofícios nas monarquias ibéricas: provimento, controlo e venalidade (séculos XVII-XVIII)*, org. Nandini Chaturvedula (Lisboa: CHAM, 2012), 15.

<sup>122</sup> Fernanda Olival, *As ordens militares e o estado moderno: honra, mercê e venalidade em Portugal (1641-1789)* (Lisboa: Estar, 2001).

<sup>123</sup> *Idem*, 21.

de Correio-mor claramente estava associado à esta lógica distributiva. A mercê de D. Manuel foi motivada pelo papel desempenhado por Luís Homem no transporte de cartas entre o Reino de Portugal e Espanha, o que fez com que ele ganhasse maior destaque dentro dos círculos da Monarquia<sup>124</sup>.

Notadamente, a criação de ofício voltado especificamente para o transporte de cartas dentro e fora do Reino é reflexo da complexificação da administração régia que tomou lugar no período moderno, conforme apontado por Pedro Cardim. De acordo com o historiador, esse momento contou com sucessiva complexificação da Casa Real, sendo criadas cada vez mais funções que pertenciam não somente ao governo da Casa, ou seja, do círculo privado do Rei e da família real, como, também, do governo do Reino, àqueles dedicados a questões externas. Contudo, o mesmo autor indica que a divisão entre ofícios do círculo privado e do público nunca foi clara, uma vez que tais separações não eram rígidas à época<sup>125</sup>.

É possível considerar o Correio-mor como um exemplo dessa complexidade de funções, pois, apesar de oficial da Casa Real, seus serviços não deveriam somente atender as necessidades diretas do monarca, mas também de porções mais alargadas do Reino. De acordo com a carta de mercê, o sistema de envio de postas poderia atender também «todos os mercadores e pessoas que quiserem enviar cartas de umas partes pera outras e com todo recado fidelidade e segredo que para tal caso cumpre»<sup>126</sup>. Ou seja, implementava-se, no século XVI em Portugal, um serviço com caráter alargado, que buscava suprir o interesse de qualquer vassalo que desejasse se comunicar por escrito. A única exigência para que as pessoas usufríssem da estrutura era o pagamento de taxa ao Correio-mor pelo serviço, denominada porte.

É interessante refletir de forma mais aprofundada qual era o posicionamento do ofício do Correio-mor perante os demais oficiais da Casa Real. Note-se que apesar de possuir a palavra *mor* em seu nome, o ofício não aparece entre os maiores no Regimento da Casa Real de D. João

---

<sup>124</sup> Luiz Guilherme Machado, “A Criação do ofício de Correio mor do Reino”, Projeto de Pesquisa, *História Postal* (blog), acessado 15 de dezembro de 2017, <http://historiapostal.blogspot.com/2008/02/criao-do-ofcio-de-correio-mor-do-reino.html>.

<sup>125</sup> Pedro Cardim, “A Casa Real e os órgãos centrais de governo da segunda metade dos seiscentos”, *Tempo*, nº 13 (2002): 17.

<sup>126</sup> 06/11/1520. Carta de D. Manuel I em que faz mercê a Luís Homem do ofício de correio-mor do Reino, com todos os privilégios, graças e liberdades que os Correios mores têm nos outros reinos. Godofredo Ferreira, *Documentos dos séculos XIII a XIX relativos a correios: séculos XVIII e XIX*, org. Isabel Sanches, vol. III (Lisboa: Fundação Portuguesa de Comunicações, 2008), 28.

IV, de 1643<sup>127</sup>. Contudo, é inegável que o ofício foi adquirindo valorização ao longo do tempo, equiparando-se ao nível dos cargos maiores no século XVIII, por Alvará de 8 de agosto de 1755<sup>128</sup>.

Além disso, deve levar-se em consideração que os ofícios maiores normalmente estavam reservados aos Grandes da Monarquia. Portanto, aquando da sua criação, o Correio-mor provavelmente não era oficial maior, haja vista o posicionamento social dos seus primeiros ocupantes. Tanto Luís Homem (1520-1532) quanto Luís Afonso (1532-1565) possuíam funções menores na casa Real, sendo o primeiro criado do rei e o segundo moço de estribeira<sup>129</sup>. Assim, há de se levar em consideração que, nesse período, o Correio-mor estava associado aos ofícios menores da Casa, que possuíam características de trabalhos mecânicos. Ou seja, o ato de transportar cartas, carregar correspondências pelos caminhos, a pé ou a cavalo, deveria ser considerada uma função menor.

A atribuição de um ofício menor a esses indivíduos certamente foi uma forma de garantir sua ascensão social. A reserva dos cargos maiores aos Grandes associava-se ao próprio conceito de nobreza da época, que era considerada natural, ou seja, característica de um determinado grupo tido como virtuoso e apto a governar. Entretanto, o período moderno viu surgir um outro tipo de nobreza, que, de acordo com Hespanha, pode ser intitulada *nobreza política*<sup>130</sup>. Esse grupo diz respeito àqueles que conseguiram nobilitação não por hereditariedade, e sim por mérito. Diversos foram os exemplos de ascensão à postos menores da nobreza por meio da ocupação de ofícios que não eram considerados principais.

Um indício da ascensão social dos primeiros Correios-mores e, também, da gradual valorização do ofício é o fato de o mesmo ter ganhado caráter patrimonial a partir da ocupação de Luís Afonso. A partir de então, todos os outros Correios-mores posteriores foram casados com as filhas dos prévios ocupantes da função. O ofício passou, portanto, a ser hereditário por linhagem feminina<sup>131</sup>. Contudo, é importante ressaltar que as cartas de mercê não trazem

---

<sup>127</sup> Cardim, “A Casa Real e os órgãos centrais de governo da segunda metade dos seiscentos”, 23.

<sup>128</sup> Ribeiro, “Os Correios-mores do Reino: perfil e trajectos sociais”, 101.

<sup>129</sup> *Idem*, 97.

<sup>130</sup> Antonio Manuel Hespanha, “A mobilidade social na sociedade de Antigo Regime”, *Tempo* 11, nº 21 (2006): 136.

<sup>131</sup> Ribeiro, “Os Correios-mores do Reino: perfil e trajectos sociais”, 98.



expressamente esta característica, e o caráter hereditário sempre precisou ser confirmado pelo monarca.

A então natureza dúbia do ofício, que não era maior, mas que estava em vias de valorização, foi perpassada por uma situação peculiar, qual seja, a sua venda. Em julho de 1606, comprou-o Luís Gomes da Mata Coronel, um mercador que havia conseguido título de nobreza em 18 de fevereiro do mesmo ano. Da Mata passou a ser *fidalgo de solar conhecido*, recebendo carta de brasão de armas. Algum tempo depois, ascendeu a Cavaleiro da Casa Real, e seus filhos e descendentes seriam a partir de então reconhecidos enquanto Moços Fidalgos. Por ter carta de brasão de armas e ser fidalgo cavaleiro da Casa Real, pode-se posicionar Luís Gomes da Mata como pertencente ao topo da nobreza sem títulos<sup>132</sup>.

Portanto, a partir ocupação de Luís Gomes da Mata, o ofício passou a contar com duas características peculiares e pouco frequentes na Monarquia portuguesa, especialmente no que diz respeito aos ofícios maiores: a venalidade e a patrimonialização. Tendo em conta esse contexto, faz-se necessário lançar olhar à especificidade do caso do Correio-mor que, a partir de um processo venal, fórmula pouco utilizada pela Monarquia portuguesa, passou a ser patrimônio familiar sem necessidade de confirmação real para a transmissão, outra característica pouco frequente.

De acordo com Roberta Stumpf, o provimento de ofícios por parte da Coroa em troca de valor monetário nunca foi incentivado em Portugal. A prática era vista com maus olhos por teóricos políticos da modernidade, sendo pouco recomendável ao Rei *fazer feira de ofícios*<sup>133</sup>. O que estava em jogo no provimento era a manutenção da justiça distributiva do monarca, que deveria repartir os ofícios de acordo com as qualidades e distinções de seus vassalos. Era, portanto, questão de eficácia da administração pública, então entendida como a reunião de certos atributos nos indivíduos investidos na função. Alguns historiadores apontam que a prática venal praticamente inexistiu para os ofícios mais importantes.<sup>134</sup> Contudo, outras

---

<sup>132</sup> Nuno Gonçalo Monteiro, “Nobreza titulada e elites na monarquia portuguesa, antes e depois de 1808”, in *Portugal, Brasil e a Europa Napoleônica*, org. José Luís Cardoso, Nuno Gonçalo Monteiro, e José Vicente Serrão (Lisboa: ICS, 2010), 352.

<sup>133</sup> Roberta Stumpf, “Formas de venalidade de ofícios na monarquia portuguesa do século XVIII”, in *Cargos e ofícios nas monarquias ibéricas: provimento, controlo e venalidade (séculos XVII-XVIII)*, org. Roberta Stumpf e Nandini Chaturvedula (Lisboa: CHAM, 2012), 284.

<sup>134</sup> Nuno Gonçalo Monteiro, “O provimento dos ofícios principais na monarquia durante a dinastia de Bragança”, in *Cargos e ofícios nas monarquias ibéricas: provimento, controlo e venalidade (séculos XVII-XVIII)*, org. Roberta Stumpf e Nandini Chaturvedula (Lisboa: CHAM, 2012), 48.

investigações demonstram que a venda era comum para o caso dos ofícios menores, especialmente os relativos aos domínios ultramarinos <sup>135</sup>.

Outro ponto importante discutido pela historiografia é o caráter hereditário e patrimonialista de alguns ofícios. Quando doados em mercê, havia a possibilidade de passarem de pai para filho, integrando-se ao patrimônio familiar. Importa destacar que essa característica não era regra, variando também de acordo com o estatuto da função. Tomemos como exemplo o caso dos ofícios maiores. O fato de estarem reservados as mais altas escalas da nobreza não significava caráter automático de hereditariedade. De acordo com Nuno Gonçalo Monteiro, a maioria dos ofícios principais não eram formalmente vitalícios ou hereditários. Entretanto, sabe-se que, na prática, grande parte estava nas mãos de grupos específicos da aristocracia, sendo o recrutamento feito dentro de meios circunscritos. Assim, Monteiro afirma que estes ofícios podem ser considerados como patrimonializados, embora informalmente: «Ou seja, sem possuírem a titularidade vitalícia ou hereditária, os ofícios principais eram monopolizados por um pequeno grupo»<sup>136</sup>. Os ofícios mores da Casa Real, entretanto, tendem a ser reputados a bens da Coroa e doados em vidas.

Partindo da mesma perspectiva, Francisco Ribeiro da Silva indica que a hereditariedade dos altos ofícios não era automática, dependendo sempre da confirmação real. Era, portanto, concedida caso a caso, sendo que o detentor do ofício deveria fazer pedido formal para tanto em vida. Esta era uma forma do monarca manter controle sobre o quadro administrativo que o cercava e abrir espaço para a centralização da decisão acerca das pessoas que ocupariam determinadas funções<sup>137</sup>.

A partir dessa exposição, duas questões devem ser levadas em consideração para a compreensão do processo de venda e patrimonialização do Correio-mor. Primeiramente, o fato do ofício provavelmente ainda não figurar entre os maiores da Monarquia facilitou sua venda, visto que essa fórmula era mais rara somente no que dizia respeito aos cargos maiores. Em segundo lugar, há uma circunstância contextual que não pode ser ignorada. Deve-se levar em consideração que a venda do ofício e sua transformação em hereditário sem necessidade de confirmação foi feita durante a União Dinástica. Ou seja, foi aplicada uma fórmula que, embora

---

<sup>135</sup> Stumpf, “Formas de venalidade de ofícios na monarquia portuguesa do século XVIII”.

<sup>136</sup> Monteiro, “O provimento dos ofícios principais na monarquia durante a dinastia de Bragança”, 48.

<sup>137</sup> Francisco Ribeiro Silva, “Venalidade e hereditariedade dos ofícios públicos nos séculos XVI e XVII : alguns aspectos”, *Revista de História*, nº 08 (1988): 203–2014.

menos usual em Portugal, era frequente na Monarquia Espanhola<sup>138</sup>. A carta de Felipe II é assertiva no que diz respeito ao caráter hereditário, conforme demonstrado a seguir:

Que o dito ofício de Correio-mor vendo ao dito Luís Gomes da Mata com tudo o a ele anexo e pertencente, para ele e para todos seus descendentes e para todos os que dele tiverem título, voz e causa, perpetuamente para sempre, jamais, livre e desembaraçado em posse pacífica, com todos os privilégios, graças, prerrogativas e ordenados que tiveram as mais pessoas que serviram o dito ofício (....)<sup>139</sup>.

E, ainda, outra questão considerável diz respeito ao direito de venda atribuído à família, também sem necessidade de autorização régia:

E o dito Luís Gomes da Mata poderá vender o dito ofício, dar, doar, trespassar, vincular em morgado, dar em dote com todos os títulos e gravames que lhe parecer, sem para isso ter necessidade de me pedir licença, porque tudo poderá fazer com a venda, doação e renúnciação sua<sup>140</sup>.

Após o fim da União Ibérica, com a restauração da Coroa portuguesa, a venda de ofícios passou mais uma vez a ser desincentivada. A prática, inclusive, foi utilizada pelos teóricos políticos da época como argumento contra a Monarquia Espanhola, que não viam com bons olhos a cessão de ofícios para fins econômicos<sup>141</sup>. Contudo, em termos práticos, a venda continuou a existir. Fernanda Olival aponta que, no reinado de D. João IV, logo após a Guerra da Restauração, o Conselho da Fazenda indicou a venda de ofícios como forma de tentar recuperar o capital econômico da Coroa. A prática, contudo, era malvista, e devia ser aplicada apenas em último recurso<sup>142</sup>.

Dentre os casos de venalidade durante esse período, há o do Correio-mor das Cartas de Mar. Esse novo ofício postal, inicialmente separado do Correio-mor do Reino, foi criado como forma de manter as comunicações com outros países após a Restauração, notadamente com a França. A primeira tentativa de venda foi feita em 1653, quando a Coroa buscava angariar meios para auxiliar nos conflitos do Estado da Índia. Contudo, não houve interessados na compra. A

---

<sup>138</sup> María del Mar Felices de la Fuente, “Venta y beneficio de cargos en la España moderna: consideraciones en torno al concepto de venalidad”, in *Cargos e ofícios nas monarquias ibéricas: provimento, controlo e venalidade (séculos XVII-XVIII)*, org. Roberta Stumpf e Nandini Chaturvedula (Lisboa: CHAM, 2012), 199–213.

<sup>139</sup> 19/07/1606. Alvará de Filipe II regulando a situação dos correios assistentes no Porto, Coimbra, Aveiro e Braga, nomeados antes da venda do ofício de correio-mor do Reino. Ferreira, *Documentos dos séculos XIII a XIX relativos a correios: séculos XVIII e XIX*, III:125.

<sup>140</sup> *Idem*.

<sup>141</sup> Stumpf, “Formas de venalidade de ofícios na monarquia portuguesa do século XVIII”, 284–85.

<sup>142</sup> Olival, *As ordens militares e o estado moderno: honra, mercê e venalidade em Portugal (1641-1789)*, 746.

venda seria feita alguns anos mais tarde, em 1657, por demanda do 7º Correio-mor do Reino, Luís Gomes da Mata, que possuía nome homônimo ao seu avô, o comprador do ofício. Acontece que, nesse período, havia um Assistente das cartas do ultramar, nomeado pelo Rei, e que atuava na distribuição das cartas chegadas nos portos do Reino. Luís Gomes entrou com litígio contra João Nunes, alegando que este estava prestando um serviço que era de sua alçada. Assim, em 1657, o ofício do Correio-mor das Cartas de Mar foi vendido à da Mata por 8 mil cruzados<sup>143</sup>. Na mesma altura, foi feito um regimento. Portanto, foi a partir de outro processo venal que a família da Mata garantiu para si o monopólio postal também nos territórios imperiais, com exceção do Estado da Índia:

O Correio-mor do mar enviará e receberá todas as cartas que forem e vierem para qualquer e de qualquer parte fora deste reino, assim ilhas e conquistas dele, como dos reinos e províncias estrangeiras em Europa e fora dela, exceto as cartas da Índia Oriental, porque essas ficarão livres para irem e virem como até agora, sem se incluírem em maneira alguma neste ofício<sup>144</sup>.

De posse do monopólio do transporte das cartas em Portugal e no ultramar, o domínio do Correio-mor não foi questionado até fins do século XVIII. Parece surpreendente que o ofício tenha permanecido no patrimônio familiar ainda durante muito tempo após a Restauração de 1640, contando, inclusive, com o aumento de sua jurisdição com a compra de outro ofício em 1657. O Correio-mor foi reincorporado à Coroa somente em 1797. Resta questionar-se o motivo dessa reincorporação tardia, tendo em vista as críticas iniciadas a partir da primeira metade do século XVIII à patrimonialização, e, sobretudo, ao próprio sistema implantado pelo Correio-mor.

### **Críticas ao Correio-mor e o surgimento de ideias acerca do correio da Coroa em Portugal**

Para compreender o fim do Correio-mor e a ascensão do Correio administrado pela Coroa, deve-se considerar as transformações específicas de fins do século XVIII, especialmente no que diz respeito as reformas administrativas e fiscais. O questionamento da patrimonialização do ofício de correio, por um lado, e a mudança do entendimento do porte das cartas como fonte de renda para a Coroa, por outro, são os processos que explicam a mudança na estrutura administrativa dos serviços postais em Portugal. E foi somente a partir da

---

<sup>143</sup> Machado, “A Criação do ofício de Correio mor das Cartas do Mar”.

<sup>144</sup> 09/06/1657. Regimento do Correio mor das cartas do mar. Godofredo Ferreira, *Documentos dos séculos XIII a XIX relativos a correios: séculos XVIII e XIX*, org. Isabel Sanches, vol. III (Lisboa: Fundação Portuguesa de Comunicações, 2008), 239.

transformação nas ideias e práticas de administração e de fiscalidade que a transição de um ofício patrimonializado para uma administração direta pôde ocorrer. Isso só aconteceu, de fato, com as ações tomadas no fim do século XVIII por D. Rodrigo de Sousa Coutinho. A ideia de que era nocivo o caráter patrimonial e hereditário do ofício ganhará forças, assim como o entendimento de que a monopolização da prestação do serviço de transporte de cartas, e recolha de taxas associadas, devia ser uma prerrogativa da administração direta da Coroa. Porém, antes de adentrar às críticas e reformulações desse sistema, faz-se necessário compreender o funcionamento da administração no período pombalino, bem como o subsequente reforço do poderio do Correio-mor ocorrido à época. Paralelamente, serão colocadas as críticas que o aparato postal recebeu no período, e como estas traziam em seu bojo o apelo às experiências de outras monarquias, que então utilizavam leilões para garantir ganhos monetários à Coroa e rotatividade no cargo.

Essa análise do período pombalino tem como objetivo realçar a especificidade da organização do Correio português frente a outros casos europeus, para assim compreender melhor o processo de mudança. Conforme apontando no primeiro capítulo, locais como Grã-Bretanha e França adotaram, ainda no século XVII, um sistema que colocava o serviço de correio à leilão e, a partir disso, conseguiam recolher lucros para os cofres régios. Os contratantes tinham de pagar um valor específico à Coroa, acordado previamente, e o lucro deles vinha da recolha do porte, cobrada pelo serviço de entrega de cartas. Essa forma de organização possui largas semelhanças com o sistema de contratos empregados no período pombalino.

No reinado de D. José I, foram incentivados dois tipos de vendas específicas relacionados à administração régia. Uma delas era a venda de ofícios menores em caráter precário, ou seja, temporariamente. De acordo com Roberta Stumpf, os ofícios iam a leilão e eram vendidos ao arrematante pelo maior preço. O principal objetivo era auferir lucros aos cofres régios, provenientes do pagamento dos impostos das chancelarias, como os novos direitos e a terça parte do rendimento anual<sup>145</sup>.

O outro tipo de processo venal comum, que inclusive era anterior ao período pombalino, era àquele relacionado ao direito de recolher impostos. Os contratos de impostos «eram um negócio em que se visava ao lucro e que estava enredado a uma estrutura de privilégios típica

---

<sup>145</sup> Stumpf, “Formas de Venalidade de Ofícios na Monarquia Portuguesa do Século XVIII”, 294.

do Antigo Regime»<sup>146</sup>. O sistema tem origem romana e foi amplamente empregado também na modernidade. Como forma de reduzir as despesas e pessoal contratado para a arrecadação, a Coroa leiloava o direito de cobrança dos impostos por uma quantia pré-fixada. O montante adquirido acima do acordado era de lucro do contratador. Esse método agregava os interesses públicos e privados, uma vez que permitia o menor gasto com estrutura por parte da Coroa e o enriquecimento dos arrematantes.

O Correio-mor tinha a particularidade de ser um ofício no qual os ganhos estavam associados ao direito da cobrança de um imposto, o porte. Para além dos valores pagos pela Casa Real ao detentor do ofício, era dessa taxa que vinham os lucros deste. Além disso, o Correio-mor contava com uma rede própria de funcionários, os Correios Assistentes, que por sua vez lhe pagavam dividendos referentes aos lucros dos correios de determinadas regiões. Pode-se imaginar o que ocorreria caso o ofício de Correio-mor e a malha de assistentes houvessem sido incorporada na Coroa e levada à leilão. Os dividendos acordados entre a Coroa e os compradores iriam para usufruto direto das rendas reais. Ou ainda, por serem ofícios pertencente à Coroa, é possível imaginar que estes estariam submetidos ao pagamento dos impostos das chancelarias. De qualquer forma, nenhuma dessas duas lógicas foi aplicada no período pombalino, uma vez que o Correio-mor continuou alienado aos Gomes da Mata em caráter vitalício e hereditário, não se configurando, portanto, como fonte de renda ao Erário.

Se faz necessário tecer alguns comentários acerca do aumento do poderio dos Gomes da Mata no reinado de D. José I. Conforme aponta a historiografia, é inquestionável que, durante a atuação de Carvalho e Melo, existiu uma grande ruptura na ocupação de postos administrativos por parte dos Grandes. A ascensão das Secretarias de Estado como importantes centros decisórios marcam essa transformação. Ademias, é preciso levar em consideração o esvaziamento da importância dos Conselhos e, especialmente, que os nobres de maior grandeza perderam espaço na atuação da presidência desses mesmos órgãos<sup>147</sup>. Contudo, alguns representantes dessa alta elite fizeram parte do núcleo decisório pombalino, e isso não pode ser deixado de levar em consideração. Esse foi o caso do 2º Marquês de Lavradio, Vice-Rei e Governador do Rio de Janeiro<sup>148</sup>. Ao colocar-se sob a tutela de Pombal, este indivíduo

---

<sup>146</sup> Bruno Aidar, “A tessitura do fisco: a política ilustrada de D. Rodrigo de Sousa Coutinho e a administração fiscal da capitania de São Paulo, 1797-1803” (Dissertação de mestrado, 2007), 22.

<sup>147</sup> Nuno Gonçalo Monteiro, “Pombal e a aristocracia”, *Revista Camões* 15/16 (2003): 39–40.

<sup>148</sup> *Idem*, 40.

conseguiu privilégios para sua casa. Esse exemplo faz parte de um processo mais amplo, pois o acesso ao ofício de Governador de capitanias, passou, nesse período, por um processo de aristocratização<sup>149</sup>.

Possivelmente, a família Gomes da Mata também fez parte do círculo restrito que, em busca de crescimento de sua casa, subordinou-se aos arranjos políticos do período. Portanto, o ofício de Correio-mor não sofreu alterações nesse momento e, pelo contrário, a família Gomes da Mata foi agraciada com crescente importância nos círculos de poder. Foi então que o ofício adquiriu o estatuto de *maior* da Casa Real. De acordo com Margarida Sobral Neto, D. João V, em Alvará de 9 de Março de 1750, concedeu ao Correio-mor direitos em matéria de justiça, e o mesmo passou a poder criar lugar de meirinho e escrivão para atuar de forma eficaz contra os funcionários negligentes. Em 15 de agosto de 1756, a patrimonialização do ofício foi reconfirmada, por meio da *Nova carta de propriedade do ofício do correio*. O documento foi solicitado pelo Correio-mor, uma vez que vários títulos seus tinham sido consumidos pelo fogo durante o terremoto de 1755. Isso vai à contramão do processo iniciado no consulado pombalino após o terremoto, quando muitas confirmações de ofícios tendencialmente hereditários e ocupado pelos Grandes foram deliberadamente atrasados<sup>150</sup>, o que pode indicar as boas relações pessoais da família Gomes da Mata com o Secretário de Estado.

Não se pode deixar de levar em consideração, também, a importância do serviço prestado para a Monarquia, com a formação de uma importante rede comunicativa e de conhecimento territorial. De acordo com Sobral Neto:

Em meados do século XVIII, o Correio-mor era cabeça de uma estrutura implantada em todo o reino possuindo um conhecimento do território similar ao da Igreja (...), e incomparavelmente superior ao que detinha a Coroa, pelo fato de esta não dispor de instrumentos corográficos e cartográficos que lho permitissem conhecer (...)<sup>151</sup>.

Também se deve ter em conta outra questão específica: o período pombalino não adotou uma política coesa de incorporação dos ofícios maiores que naquele período encontravam-se alienados. É bem verdade que o reinado josefino foi marcado por reprovação ao caráter hereditário dos ofícios. O Regimento com força de lei de 23 de novembro de 1770 colocou fim

---

<sup>149</sup> Nuno Gonçalo Monteiro, “O Governo da monarquia e do Império: o provimento de ofícios principais durante o período pombalino: algumas notas breves”, in *O Governo dos Povos*, org. Laura de Mello e Souza e Júnia Ferreira Furtado (São Paulo: Alameda, 2009), 507–17.

<sup>150</sup> Monteiro, “Pombal e a aristocracia”, 41.

<sup>151</sup> Neto, “Os Correios na Idade Moderna”, 43.

ao direito consuetudinário que permitia a passagem dos ofícios de pai para filho. Contudo, deve-se questionar o alcance dessa legislação para os cargos que então se encontravam alienados em caráter patrimonial, pois a incorporação desses ofícios na Coroa ocorreu, em sua maioria, em momento posterior ao reinado de D. José I.

Segundo María Lopez Díaz, a reincorporação foi comum na Monarquia espanhola a partir do século XVIII. Reincorporar significava retomar o ofício para a alçada real, por meio de recompensação financeira de seu antigo possuidor. O intuito principal era acabar com o caráter oneroso destes ofícios, uma vez que muitas vezes a Coroa pagava rendas avultadas aos seus possuidores<sup>152</sup>. Isso faz sentido, já que no caso castelhano a venalidade e a patrimonialização existiram em esfera mais alargada. Por isso, a partir do governo dos Bourbon, a Coroa passou a emitir legislação específica de reincorporação dos ofícios anteriormente vendidos, sob a alegação de que a venda havia sido feita por questões de necessidade financeira do momento, mas que os ofícios, embora alienados, jamais deixaram de fazer parte do patrimônio da Coroa.

No caso português, não existiu uma política coesa nesse sentido, visto que também foram poucos os ofícios principais alienados. Mas existem alguns casos, sendo a maioria deles do período posterior ao reinado de D. José I. De toda forma, o ponto comum na reincorporação desses ofícios, ao menos no que diz respeito aos decretos existentes, era a necessidade de implantar outros arranjos administrativos que fossem mais convenientes e que prezassem pelo conhecimento adquirido dos indivíduos para ocupar função, bem como o caráter temporário no tempo de serviço. Além disso, esses ofícios, ao retornarem à alçada real, poderiam ser extintos e a Coroa poderia optar pela administração direta dessas funções, como foi o caso do Correio-mor.

O único caso de ofício incorporado no período josefino é anterior à legislação de 1770: o do Provedor e Feitor da Alfândega de Lisboa, de 1757. No decreto de extinção do ofício, é alegado que, com a reincorporação, o Rei ficava livre para extingui-lo, e então «estabelecer na mesma Alfandega, qualquer outra forma de Governo, e de Administração, que achar mais conveniente ao Meu Real Serviço, e ao bem comum dos Meus Vassalos»<sup>153</sup>. Os outros casos

---

<sup>152</sup> María López Díaz, “Legislación y doctrina de los oficios en España: el proceso de (re)incorporación a la Corona”, in *Cargos e ofícios nas monarquias ibéricas: provimento, controlo e venalidade (séculos XVII-XVIII)*, org. Roberta Stumpf e Nandini Chaturvedula (Lisboa: CHAM, 2012), 213–39.

<sup>153</sup> Decreto extinguindo o Ofício do Procurador, e Feitor-Mor da Alfandega. Suplemento à Coleção de Legislação Portuguesa, organizada por António Delgado Silva (1750-1762). Lisboa, 1842, 457.



de reincorporação, assim como o próprio Correio-mor, são todos dos últimos anos do século XVIII ou primeiros do XIX. Em 1778, um decreto deu término aos ofícios de Provedor e de Escrivão de Receita e Despesa da Casa da Moeda, apesar de que a reincorporação só foi feita de fato anos mais tarde, em 1791. Essa medida teve como intuito garantir a entrada de pessoal especializado em contabilidade na casa da Moeda, advindos da Aula de Comércio<sup>154</sup>. Similarmente, o ofício de Juiz da Alfândega do Porto foi retirado da posse de João Pacheco Pereira em 1781, sob alegação de que deveriam ser apresentadas ao serviço pessoas «que sejam hábeis e capazes de servirem». Além disso, o decreto alegou que o ofício não era «propriedade vitalícia, mas sim de serventia trienal»<sup>155</sup>. Por fim, o ofício de Secretário do Conselho Ultramarino deixou de ser propriedade dos Lavres em 1796<sup>156</sup>. Mas este mesmo ofício foi novamente doado em propriedade em 1801, para Francisco de Borges Garção Stockler<sup>157</sup>.

O fato do ofício de Correio-mor ter permanecido inalterado durante boa parte do século XVIII não significou a ausência de críticas, provenientes em boa parte do círculo intelectual que tinha contado com o movimento Ilustrado e que não via com bons olhos a patrimonialização do ofício. Esse foi o caso de D. Luís da Cunha, que escreveu sobre o assunto em seu Testamento Político, datado anteriormente ao período pombalino, entre 1746 e 1747<sup>158</sup>.

O Testamento político insere-se nas discussões causadas pelo movimento ilustrado português e que se voltavam especificamente para a proposta de reformas que visavam a recuperação e desenvolvimento do Reino. Assim sendo, o sistema postal foi inserido na obra na medida que era compreendido como essencial para a boa economia e o desenvolvimento do mercado interno. É importante ter-se em conta a localização da crítica no livro: As considerações sobre os correios são encontradas a seguir a questão da permissão de entrarem

---

<sup>154</sup> Rita Martins de Sousa, “Alterações das práticas contabilísticas na Casa da Moeda de Lisboa, no século XVIII”, *Pecunia*, nº 13 (dezembro de 2011): 276.

<sup>155</sup> ANTT, Ministério do Reino, Decretos, Mç 57, doc nº61.

<sup>156</sup> Maria Fernanda Bicalho, “Ascensão e queda dos Lopes de Lavre: secretários do Conselho Ultramarino”, in *Raízes do Privilégio: mobilidade social no mundo ibérico do Antigo Regime*, org. Rodrigo Bentes Monteiro et al. (Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011), 308.

<sup>157</sup> Decreto do príncipe regente D. João fazendo mercê ao coronel agregado ao Regimento de Artilharia da Corte e encarregado das correspondências e expediente do Quartel-general do Exército e Gente da Academia Real da Marinha, Francisco de Borges Garção Stockler, do proprietário do ofício de secretário do Conselho Ultramarino. AHU\_ACL\_CU\_089, Cx. 12, doc. 1074.

<sup>158</sup> D. Luís da Cunha. Testamento Político ou Carta Escrita pelo grande D. Luiz da Cunha ao Senhor Rei D. José I. antes do seu Governo, ..., (Lisboa, Na Impressão Régia, 1820).

lanifícios ingleses em Portugal e da precariedade das estradas e falta de desenvolvimento do mercado interno<sup>159</sup>.

Na visão de D. Luís da Cunha, o melhor funcionamento do comércio dependia diretamente de comunicações postais eficientes, o que não ocorria em boa parte do Reino. Considerava um problema da maior gravidade o fato que cartas das duas principais cidades de Portugal, Porto e Lisboa, demorasse mais do que 15 dias para chegar de um ponto a outro. Assim, em sua crítica, acreditava que o Correio-mor deveria fazer melhoras imediatas no sistema de postas, tendo em vista a melhor funcionalidade do mesmo. Contudo, caso a proposta fosse recusada pelo detentor do ofício, este deveria ser integrado à alçada direta da Coroa.

A proposta administrativa feita por D. Luís da Cunha para uma possível integração é de profundo valor para compreender a apropriação de outros modelos de sistemas de correios europeus. O autor considerava útil o arrendamento do ofício, pois assim a Real Fazenda conseguiria rendimentos indiretos a partir do contrato. Esboçou, portanto, uma solução pouco adotada para os ofícios maiores da monarquia portuguesa, mas comum no caso dos correios britânico e francês. Inclusive, os sistemas postais de Holanda, França e Inglaterra são citados como exemplos positivos desse tipo de administração.

No mesmo período, três folhetos sem autor também circulavam no ambiente da Corte, tecendo severas críticas ao Correio-mor e ao sistema postal. Para além da desaprovação da ineficiência do transporte das correspondências, o autor desses papéis centrou-se sobretudo no abuso de poder relacionado à cobrança de porte pelo detentor do ofício. De acordo com os papéis, o Correio-mor deveria receber somente 10% do porte, sendo que o restante deveria seguir para os cofres régios. O que ocorria, na realidade, era que nenhuma parte do valor era repassada para a Coroa. Essa situação era considerada imprópria, especialmente pelo fato de isso não ocorrer nos correios de outros locais da Europa. De acordo com Margarida Sobral Neto:

Mas os prejuízos para a Fazenda Régia não provinham apenas das despesas com os correios, bem como das eventuais fugas ao fisco, mas também do fato de estes não gerarem rendas, contrariamente ao que acontecia em “todos” os países europeus em que o giro das cartas daria origem a receitas “importantíssimas”<sup>160</sup>.

---

<sup>159</sup> *Idem*, 39-40

<sup>160</sup> Neto, “Os Correios na Idade Moderna”, 38.

A solução apresentada para esse caso era arrematar o giro das cartas, sendo que o arrematante deveria garantir somente 10% do porte ao Correio-mor. O valor do contrato deveria ir para os cofres reais. A essa crítica, o então Correio-mor José da Mata Sousa Coutinho respondeu que a totalidade do porte das cartas transportada por seu sistema era sua por posse «centenária e imemorial»<sup>161</sup>.

Além disso, os papéis indicavam que a Coroa, representantes das administrações das províncias e particulares eram constantemente prejudicados pela morosidade dos serviços. Muitas vezes, devido à falta de estafetas ofertada pelo Correio-mor, era necessário depreender custos para contatar mensageiros próprios ou correios extraordinários.

Na opinião do autor dos papéis anônimos, o grupo mais prejudicado pela falta de correios eficientes eram os negociantes. Como muitos dos contemporâneos que se expressaram sobre o assunto à época, inclusive de outros países europeus, o autor fez associação direta entre o bom funcionamento do comércio e a troca ágil de informações. Assim, uma das principais funções de um sistema postal centralizado nas mãos da Coroa, para além da geração de lucros, seria manter comunicação rápida e eficiente para estimular o comércio e garantir uma economia produtiva. Tendo isso em vista, parecia absurdo ao autor dos papéis que os mercadores do interior do Reino demorassem entre sete e oito semanas para obter informações das mercadorias vindas em embarcações do Brasil. O tempo demasiadamente longo impedia, muitas vezes, a compra dos gêneros.

As críticas da primeira metade do século XVIII levaram duas grandes questões em conta, ambas interconectadas: primeiro, a associação entre serviço postal eficiente (para a administração do governo e para o comércio) e maior centralização das mãos da Coroa, devendo por isso haver maior controle dos responsáveis pelo transporte de cartas. Além disso, esse controle e maior eficiência deveria passar necessariamente por medidas fiscais que garantissem alguma recolha de renda aos cofres régios, especialmente por meio de contratos. Fazer dos correios um empreendimento fiscal da Coroa garantiria o poder de escolher pessoas responsáveis pelo transporte de cartas com capital o suficiente para reinvestir no sistema. Além disso, o valor arrematado em leilão seria também fonte de lucros para a Monarquia. Assim, essas ideias eram contra o monopólio pertencente a uma família ou indivíduo e ligavam a subordinação financeira dos serviços ao tesouro régio ao sistema de contratos, prática comum

---

<sup>161</sup> *Idem*, 40.

em alguns países europeus. Não obstante, essas críticas, tanto de D. Luís da Cunha quanto dos papéis anônimos anteriormente referidos, não foram suficientes para a derrubada do monopólio postal e recolha de taxas por parte da família Gomes da Mata.

Na última década dos setecentos, o posicionamento acerca dos correios em uma administração mais centralizada passou por mudanças. A partir desse momento, as sugestões não se voltaram mais para a arrematação do serviço e passou-se a sugerir sistema postal estruturado na administração direta e subordinado ao Erário Régio. Em grande medida, esse foco se deu devido a novas formas de pensar a administração de governo e, sobretudo, a fiscalidade. Ao contrário do momento anterior, no qual a ênfase se dava na recolha de impostos por meio de contratos, a partir dos anos 1790, passou-se a pensar em uma estrutura voltada para a «preferência para a administração», ou seja, a recolha pela via direta do governo<sup>162</sup>. Isso implicou em renovadas críticas ao Correio-mor, pois queria-se garantir que o porte das cartas fosse uma taxa pertencente ao Erário Régio. Esse foi o pensamento desenvolvido e aplicado por D. Rodrigo de Sousa Coutinho nas reformas postais de 1796-1798. Mas já é possível encontrar a circulação de tal ideia em documentos anteriores a atuação do Ministro de Estado.

Data de 1791 a *Memória sobre as Estradas, Barreiras, Pontes, Canais, Diligências, Coches de Posta, Estalagens de Correios, etc. em Inglaterra*, que faz parte da coleção de Luís Pinto de Sousa, Visconde de Balsemão<sup>163</sup>. Este, depois de ser Governador do Mato Grosso e representante diplomático na Inglaterra, foi Ministro dos Negócios Estrangeiros e de Guerra entre 1788 e 1801, sendo responsável por empreender diversos projetos relacionados a obras públicas e melhoramentos de estradas em Portugal. No período de seu ministério, fez contado com diversos embaixadores na Europa, e coletou informações sobre transportes e comunicações, obras públicas, modelos de financiamento, corpos de engenharia e artilharia, etc., tendo em vista a implementação de reformas em Portugal. Foi por meio de Cipriano Ribeiro Freire, então Ministro em Londres, que ficou na posse dessas *Memórias sobre Estradas e Correios em Inglaterra*<sup>164</sup>.

---

<sup>162</sup> Aidar, “A tessitura do fisco”, 87.

<sup>163</sup> 26/11/1791. BPMP. Memória sobre as Estradas, Barreiras, Pontes, Canais, Diligências, Coches de Posta, Estalagens, Correios etc. em Inglaterra, Ms. 328, Documento NCCII, pertencente ao Ofício N. 249 [1792].

<sup>164</sup> Carlos Henrique de Moura Rodrigues Martins, “O Programa de obras públicas para o território de Portugal continental (1789-1809): intenção política e razão técnica – o porto do Douro e a cidade do Porto. Volume 2” (Tese de Doutorado, Universidade de Coimbra, 2014), 627.

No que diz respeito à parte específica sobre os correios, as *Memórias* fazem um resumo histórico do sistema postal britânico, e fica claro o conhecimento de seu autor das principais legislações a esse respeito. São citados os Atos postais de 1657, 1660 e 1711. Um dos primeiros pontos de análise sobre o correio britânico é a sua subordinação ao Tesouro Nacional, que, de acordo com as *Memórias*, ocorre em 1711, momento da união dos correios da Escócia e da Inglaterra:

Mas achando-se unidos os dois Reinos desde 1707, ambos os Correios foram incorporados desde o 1º de junho de 1711, por um ato do 9º ano do Reinado da Rainha Ana, *debaixo da Administração de um Correio mor nomeado pelo governo, e subordinado ao Tesouro Nacional*, que superiormente dirige tudo quanto é relativo às ditas Postas, ao seu bom governo e administração, e que superintende as mesmas contas, e recebe o produto líquido deste ramo importante da Receita do Estado [...]<sup>165</sup>.

As memórias também contam com uma compilação dos rendimentos dos Correios ingleses, entre 1664 e 1764, sendo apresentados valores para intervalos de mais ou menos 10 anos. Por meio desses dados, é possível saber que, até 1674 o sistema postal estava arrendado, pelo valor de 43.000 libras. A administração direta passou a ocorrer na próxima década, em 1685, quando o valor coletado pela Coroa foi de 65.000 libras. Os valores que constam no documento prosseguem de forma crescente, chegando a 432.046 libras em 1764.<sup>166</sup> Todavia, é importante ter-se em mente que, desde 1663 até 1690, o rendimento dos correios, seja direto ou por meio de arrendamento, era destinado ao Duque de York e seus herdeiros, pormenor o qual as *Memórias* não fazem qualquer menção<sup>167</sup>.

De acordo com as *Memórias*, o motivo do grande aumento do rendimento dos correios britânicos deu-se graças ao Ato postal de 1711, que «cassou os precedentes e regulou de novo tudo para o futuro».<sup>168</sup> O aumento de portes contido nessa legislação, com o claro intuito de garantir maiores lucros, é colocado nas *Memórias* como mudança positiva. Também são ressaltadas as medidas tomadas para impedir o transporte de cartas por outros sistemas além do correio. Os «Cocheiros, Barqueiros e outras pessoas quaisquer com Recovagens públicas, ou

---

<sup>165</sup> 26/11/1791. Ms. 328, Documento NCCII, pertencente ao Ofício N. 249 [1792], 33. *grifo nosso*.

<sup>166</sup> *Idem*, 33-34.

<sup>167</sup> Hemmeon, *The history of the British post office*, 25.

<sup>168</sup> 26/11/1791. Ms. 328, Documento NCCII, pertencente ao Ofício N. 249 [1792], 34.

transportes» que levassem cartas deveriam pagar coima<sup>169</sup>. Essa é uma referência ao preâmbulo do Postal Act, que indica o seguinte:

[...] preventing the undue collecting the delivery of letters by private posts, carriers, biglers, watermen, drivers of stage coaches, and other persons, as all other frauds to which the revenue might otherwise be liable<sup>170</sup>.

Além disso, as *Memórias* indicam que «Pessoa alguma não autorizada pudesse coligir cartas», sendo responsabilidade de passageiros ou qualquer membro da tripulação de navios mercantes entregarem as cartas na administração do correio do destino. Por esse trabalho, e com o intuito de desincentivar desvios e «animar a correspondência», os mestres e capitães ganhariam um *penny* por cada carta entregue<sup>171</sup>.

Embora as *Memórias* não sejam uma crítica direta ao sistema postal português, as características escolhidas pelo autor para serem destacadas do caso britânico revelam entendimento peculiar acerca do que considerava um modelo ideal de correio à época. A preocupação em enfatizar, logo nos primeiros parágrafos, a subordinação da instituição ao Tesouro Régio, trazendo a compilação dos rendimentos anuais são indícios de que um correio centralizado e gerador de lucros era o almejado para o caso lusitano.

É necessário ressaltar, também, o propósito com o qual essas *Memórias* foram escritas, bem como a intenção e o interesse do seu destinatário em recebê-la. Conforme colocado anteriormente, Luís Pinto de Sousa, em seu ministério, esteve interessado em reformas voltadas para obras públicas de melhorias de caminhos e estradas, e coordenou diversos trabalhos de construções de novas vias que visavam interconectar o Reino de maneira eficiente. Paralelo a este projeto, estava a melhoria das comunicações à distância e a reforma dos correios. Somente um sistema postal apropriado permitiria usufruir da melhoria da rede viária e manter o transporte de correspondência de forma efetiva.

Portanto, a ênfase crítica da última década dos setecentos em relação ao sistema postal mudou substancialmente. Anteriormente, reprovava-se o monopólio do Correio-mor, associando-se a patrimonialização do serviço ao seu mau funcionamento. Além disso, o fato de a recolha do porte não trazer nenhum lucro à Coroa já era visto de maneira negativa. Contudo,

---

<sup>169</sup> *Idem*.

<sup>170</sup> Post Office (Revenues) Act 1710. Disponível em: [http://www.gbps.org.uk/information/sources/acts/1710-11-25\\_Act-9-Anne-cap-10.php](http://www.gbps.org.uk/information/sources/acts/1710-11-25_Act-9-Anne-cap-10.php)

<sup>171</sup> 26/11/1791. Ms. 328, Documento NCCII, pertencente ao Ofício N. 249 [1792], 35.

a solução apontada para esses dois problemas era uma possível arrematação, o que garantiria o recebimento dos dividendos do contrato e, possivelmente, maior rotatividade dos Administradores do correio. No fim do século, as mesmas críticas se mantiveram, mas a solução apontada foi diferente. Passou-se a sugerir administração e recolha direta do porte por meio do Erário régio. Nesse sentido, o exemplo do que ocorreu na Grã-Bretanha em 1711 foi colocado como uma meta a ser alcançada.

É visível nesse momento uma mudança de paradigma. O que estava em jogo, nesse momento, era a crítica ao mercantilismo clássico e ao sistema de contratos atuante no período anterior. As novas formas de pensar a fiscalidade, já afastadas dos ideais pombalinos, vão moldar em definitivo a extinção do ofício de Correio-mor e as reformas que seriam levadas a cabo a partir de então. Essa nova visão financeira e forma de pensar o sistema postal foi personificada por D. Rodrigo de Sousa Coutinho. No próximo sub-capítulo, serão discutidas suas ideias acerca dos correios, suas maiores críticas em relação ao Correio-mor e como esses pontos de vistas estavam entrelaçados com suas pretensões de reformas econômicas e fiscais para Portugal e seus domínios.

### ***Correio de Luzes: D. Rodrigo de Sousa Coutinho e o novo paradigma sobre o sistema postal***

O tema das reformas postais foi paulatinamente desenvolvido nos textos de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, iniciando-se já nos anos 1780, quando ainda era diplomata em Turim. A análise referente ao sistema postal surge pela primeira vez em suas *Reflexões sobre a fiscalidade e finanças de Portugal* em 1786, e se tornou um tema característico de sua correspondência diplomática e familiar<sup>172</sup>.

Nas reflexões de 1786, D. Rodrigo fez uma severa crítica ao sistema de arrecadação e aos impostos vigentes em Portugal. Em sua visão, fazia-se mister a alteração de grande parte das taxas existentes, bem como era necessário tornar a cobrança mais clara e objetiva. Além disso, condenou firmemente a utilização de contratadores «cujos imensos ganhos não são só

---

<sup>172</sup> Andrée Mansuy Diniz Silva, *D. Rodrigo de Souza Coutinho, comte de Linhares: 1755-1812: portrait d'un homme d'État*, vol. 1 (Lisbonne; Paris: Centre culturel Calouste Gulbenkian/Commission nationale pour les commémorations des découvertes portugaises, 2006), 24.

uma perda para o Soberano, mas distraem imensos capitais do comércio, onde seu emprego seria de maior utilidade para o Estado»<sup>173</sup>.

A crítica ao Correio-mor e à recolha do porte das cartas por um particular surge nessas reflexões como ramificação do pensamento sobre os impostos e sua cobrança indireta. Em conjunto, está também a associação da cobrança de taxas em estradas e passagens. Tais ideias, conforme apontado anteriormente, também foram pensadas de maneira sincrônica e sob a ótica do ganho financeiro do Soberano por Adam Smith, em *A Riqueza das Nações*. De acordo com D. Rodrigo:

Sobre os outros impostos, quem ignora que o soberano em Portugal não é senhor do Correio, o que o priva de uma grande renda, que seria muito considerável se fizesse as estradas que então aumentariam e fariam mais rápidas todas as comunicações. O mesmo se pode dizer das postas de cavalos, diligências e recovagens, que formariam um ramo muito importante da renda pública, enquanto seria muito útil aos particulares, facilitando todas as comodidades da vida<sup>174</sup>.

O mesmo pensamento sobre correios aparece em uma memória de 1789, as *Reflexões políticas sobre os motivos da prosperidade da agricultura de Piemonte*. Dentre os cinco principais motivos listados para explicar o sucesso da agricultura daquele país, aparece «A facilidade das comunicações internas, que tanto estendem o mercado geral de todas as produções territoriais».<sup>175</sup>

Neste texto, D. Rodrigo colocou-se contra os monopólios comerciais, administrados por contratadores gerais, dando como exemplo o caso do sabão e da pesca da baleia. Considerava que esses e outros contratos, «além de destruírem as fontes da riqueza nacional, distraem cabedais muito consideráveis do útil emprego que poderia ter na agricultura e nas artes»<sup>176</sup>. Interessante notar que, como complemento desse pensamento, vem em formato de nota ao pé do texto uma crítica ao Correio-mor. Apesar do correio não poder ser caracterizado naquele momento como um contrato de cobrança de impostos, era considerado por D. Rodrigo de Sousa Coutinho um ramo da Real Fazenda que se encontrava vinculado em caráter monopolístico e que não gerava rendimentos. Daí

---

<sup>173</sup> Rodrigo de Sousa Coutinho, *Textos políticos, económicos e financeiros: (1783 - 1811)*, org. Andrée Mansuy Diniz Silva, vol. I (Lisboa: Banco de Portugal, 1993), 234.

<sup>174</sup> *Idem*, 235.

<sup>175</sup> *Idem*, 142.

<sup>176</sup> *Idem*, 148.



a associação entre a perniciosidade dos contratos, por um lado, e o monopólio familiar do direito da cobrança dos portes das cartas, por outro. É importante também notar a utilização deliberada de um conceito de Adam Smith para descrever o sistema postal e sua relação com as finanças da Monarquia:

É bem notável, sobre este artigo, que a única especulação mercantil (para me servir da frase de Smith) própria da soberania, isto é, a administração dos Correios, seja também aquela que se acha alienada a uma família em particular, que pode ter a consolação de ser a única que conserva um tal privilégio, que os Soberanos a todo o rigor nunca poderão alienar, visto que, se jamais existir um Correio mor de luzes, pode vir a ser até fatal ao Estado<sup>177</sup>.

Ou seja, os correios eram um tipo de serviço pertencente diretamente aos soberanos, que não poderiam nunca ser alienados. O pensamento de Coutinho estava afinado com o do filósofo escocês, uma vez que os correios eram considerados por este último um dos poucos serviços públicos que deveriam ser administrados diretamente pelo Estado, não ficando subordinado à lógica do livre comércio.

O pensamento do ministro português também estava em sintonia com o de Adam Smith no que diz respeito à crítica aos monopólios. O Ministro criticava estruturas financeiras de outros locais da Europa baseadas no sistema de contratos. Em um Plano de Finanças mais tardio, de 1799, foi feito um paralelo entre a França, «aonde tudo se arrendava» e a Inglaterra, «aonde tudo se administrava»<sup>178</sup>. No que diz respeito ao caso francês, condenou o lucro oculto dos contratadores (*Fermiers Generaux*), pois os montantes recolhidos poderiam ir diretamente ao Erário Régio caso fossem administrados diretamente. Conforme afirmado anteriormente, o correio francês passou por diversos arrendamentos, e a administração direta só ocorreu após a Revolução. Apesar de Sousa Coutinho não se referir especificamente aos correios, a crítica ao grande número de contratos na França coteja seu posicionamento em relação a gestão do sistema postal. A sua orientação a respeito da melhor administração dos correios voltava-se para o exemplo britânico.

Afora suas considerações em memórias econômicas, o tema dos correios apareceu bastante cedo em sua correspondência pessoal, revelando que tal assunto o instigava e que tinha inclusive o particular interesse em trabalhar diretamente com esse ramo do governo. Em 1791,

---

<sup>177</sup> *Idem*, 148.

<sup>178</sup> Rodrigo de Sousa Coutinho, *Textos políticos, económicos e financeiros: (1783 - 1811)*, org. Andrée Mansuy Diniz Silva, vol. II (Lisboa: Banco de Portugal, 1993), 141–42.

escreveu de Turim para seu irmão, D. José António de Meneses e Sousa Coutinho, futuro Principal Sousa:

Sabes tu o único lugar que eu desejaria, seria que a rainha N.S tomasse para si como deve o correio das cartas, e que depois me o confiasse, com a inspeção das estradas, pontes e canais. Então poderia servir ultimamente a nossa Soberana e o Reino, que valeria mais do que agora vale, e creia se não me faço ilusão que as minhas fracas luzes seriam então úteis ao real serviço<sup>179</sup>.

Um ano depois, em carta ao mesmo irmão, indicou:

Se tivesse crédito, o único lugar que ambicionaria seria o de uma repartição que compreendesse "estradas, correios de cavalos e cartas, rios, canais e pontes". Parece-me que apesar da minha ignorância, com algum crédito havia de surpreender pelo resultado que ousaria esperar, a favor do engrandecimento das rendas reais e dos bens particulares<sup>180</sup>.

Com o acirramento dos conflitos bélicos envolvendo a França pós-revolucionária e outros países da Europa, D. Rodrigo se preocupou em produzir conteúdo acerca de finanças e crédito público. O objetivo, nesse caso, era garantir a existência de dinheiro para custear os gastos da guerra, que eram responsáveis por dobrar ou até mesmo triplicar as despesas da Monarquia. Esse enfoque é perceptível nas *Reflexões sobre o estabelecimento do Crédito Público*, de 1795<sup>181</sup>.

Nessas reflexões, D. Rodrigo considerou que seria necessário a criação de novos impostos, menos pesados ao público, com o intuito de aumentar a renda. Tal ideia estava de acordo com determinadas noções financeiras, calcadas especialmente em autores liberais e fisiocratas, sobretudo em Montesquieu e Adam Smith, que propunham aliviar a tributação sobre a riqueza produtiva e criar novos impostos que recaíssem sobre riqueza improdutiva. Por riqueza produtiva, entendia-se sobretudo as terras e os produtos provenientes da agricultura. Caso a base da riqueza dos vassalos fosse afetada com impostos demasiadamente altos, impedindo o reinvestimento na produção, a Coroa certamente teria menor receita fiscal<sup>182</sup>.

Como alternativa a grande taxação das terras, D. Rodrigo propunha novos impostos os quais, no seu entendimento, dariam retorno imediato aos cofres régios. Dentre esses, estavam a

---

<sup>179</sup> Mansuy-Diniz Silva, *D. Rodrigo de Sousa Coutinho, comte de Linhares: 1755-1812 : portrait d'un homme d'État*, 2006, 1:593.

<sup>180</sup> *Idem*, p.598

<sup>181</sup> Coutinho, *Textos políticos, económicos e financeiros*, I:285–91.

<sup>182</sup> Bruno Aidar, "Uma substituição luminosa: tributação e reforma do Antigo Regime português em D. Rodrigo de Sousa Coutinho ao final do século XVIII", *Nova Economia* 21, nº 1 (abril de 2011): 137–56.

sugestão de uma sisa mais produtiva para as bebidas e vinhos (em oposição a aplicada até aquele momento, considerada injusta), um imposto sobre o papel selado e a cobrança direta por parte da Coroa pelo transporte de cartas. Sobre esse último tema, indicou:

Para beneficiar o Reino, ainda mais que aumentar a renda real, eu aconselharia a reaquisição do correio das cartas, dando uma condigna indenização em honra e fazenda ao seu atual proprietário, quase o único desta espécie que existe agora em toda a Europa. Esta renda poderia aplicar-se ao pagamento do juro e principal necessário para as principais estradas do Reino, que depois se poderiam conservar e entreter em bom estado pelo meio do sistema das barreiras<sup>183</sup>.

D. Rodrigo, nas reflexões e memórias econômicas produzidas durante sua missão diplomática, associou o sistema postal ao direito de monopólio único e exclusivo da Monarquia, principalmente no que diz respeito ao seu caráter financeiro. O lucro proveniente das cartas deveria seguir diretamente para os cofres régios, quer para ser reinvestido no próprio sistema postal e de estradas, quer para ser acumulado e gerar rendimentos. Está no cerne desta ideia o conceito smithiano de que determinados serviços públicos devem ser mantidos pelo Estado como forma de garantir a liberdade de cada indivíduo no que diz respeito a circulação do comércio. Ademais, as transformações dos sistemas postais de outras monarquias europeias foram utilizadas como base para D. Rodrigo afirmar que um correio de monopólio particular era praticamente exclusividade do caso português.

A aplicação de exemplos anteriores de outras organizações de correios floresceu em Portugal somente a partir da conjuntura específica das ideias de economia política desenvolvidas no período ilustrado. Foi somente com o advento das *Luzes*, e já em sua expressão mais tardia do fim do século, que se fez possível discutir e questionar o poderio do Correio-mor, bem como apresentar-se alternativas ao ofício patrimonializado. Além disso, importa remeter aos exemplos que, no entendimento do Ministro, não deviam ser seguidos. Era o caso da França pré-revolucionária e seu sistema postal atuante por meio de arrendamentos.

Quando finalmente retornou de Turim e assumiu a Secretaria da Marinha e Ultramar, em 1796, D. Rodrigo começou a colocar em prática suas ideias sobre a reforma do Correio, o que é perceptível em suas representações por escrito, quase diárias, para o Príncipe Regente<sup>184</sup>.

---

<sup>183</sup> Coutinho, *Textos políticos, económicos e financeiros*, 1993, I:289.

<sup>184</sup> Andrée Mansuy-Diniz Silva, *D. Rodrigo de Sousa Coutinho, comte de Linhares: 1755-1812 : portrait d'un homme d'État*, vol. 2 (Lisbonne; Paris: Centre culturel Calouste Gulbenkian ; Commission nationale pour les commémorations des découvertes portugaises, 2006), 17.

A comunicação do ministro com o centro do poder abarcou, dentre diversos outros assuntos, a necessidade da incorporação do Correio-mor. Nesse momento, percebe-se a passagem das perspectivas econômico-financeiras de D. Rodrigo de Sousa Coutinho desenvolvidas em suas memórias para a documentação oficial relativa às reformas postais produzidas no âmbito da Secretaria e Ministério da Marinha e Domínios Ultramarinos. O ponto em comum entre os dois tipos de fontes é a construção teórica a respeito da nocividade do sistema de correios ser, em Portugal, propriedade de um particular, o que acarretava em prejuízos tanto à Coroa quanto aos vassallos, especialmente no que diz respeito à circulação do comércio. D. Rodrigo, em carta ao Correio-mor a respeito da destituição do ofício, indicou:

[...] não pode Sua Majestade julgar como vinculado em Morgado pertencente à uma família particular um emprego, que consiste no exercício de funções públicas que tanto interessam o comércio e comunicação dos seus Reinos, e até a segurança, e tranquilidade dos seus vassallos, e por consequência manda novamente propor à Vossa Senhoria o mesmo que já em seu Real nome lhe comuniquei [...] <sup>185</sup>.

Como compensação ao detentor do cargo, D. Rodrigo propôs 30 mil cruzados em renda (12:000\$000 réis ou 12 contos de réis), «e mais tudo que ele desejasse em honra» <sup>186</sup>. Em outubro de 1796, o Ministro reuniu-se pessoalmente com Duarte de Sousa, e seu sobrinho, Manuel José da Mata Materindade Coutinho, o 11º Correio-mor. O proprietário do ofício comunicou achar diminuta a renda de 30 mil cruzados, uma vez que o rendimento anual para a casa do Correio-mor era muito maior (mais de 70 mil cruzados, ou 28 contos de réis). Além disso, acreditava que o serviço, sendo administrado pela Coroa, renderia muito mais aos cofres públicos. Como forma de indicar as perdas e pedir maior justiça, está anexo ao processo de negociação os rendimentos da Casa para alguns anos:

Desde 13 de Julho de 1792, até outro igual dia de 1793 rendera 26:649\$561 réis, e que desde o primeiro de janeiro de 1794 até o fim de dezembro do mesmo ano rendera 24:643\$399 réis, acrescendo a estes rendimentos líquidos a quantia de mais de dois contos de réis de várias despesas pertencentes a particular economia e governo da casa do Correio mor, as quais se pagaram pelos rendimentos do ofício <sup>187</sup>.

---

<sup>185</sup> 27/10/1796, Queluz. Carta (minuta) do secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, para o correio-mor do Reino, Manuel José da Maternidade da Mata de Sousa Coutinho, com uma nova proposta de indemnização a receber pela reincorporação do ofício na Coroa. AHU\_Reino, Cx. 220.

<sup>186</sup> 1796. BR, AN, RIO. Negócios de Portugal. Secretaria de Estado do Ministério do Reino. Fundo 59, cx.716. pct.01.

<sup>187</sup> 12/10/1796. BR, AN, RIO, Negócios de Portugal. Secretaria de Estado do Ministério do Reino. Fundo 59, cx.716. pct.01.

Ainda havia a questão de os rendimentos poderem aumentar a partir do estabelecimento de um Correio marítimo para as Ilhas, América, Índia e outros domínios ultramarinos. Isso porque a reintegração do ofício de Correio-mor significaria a reincorporação do ofício de Correio das Cartas de mar, também nas mãos da família Gomes da Mata desde o século XVII. A partir dessas negociações, o objetivo era reformar o Correio do Reino e dos domínios, tornando-os ambos um serviço associado à estrutura governativa central da Coroa.

As negociações não tiveram conclusão fácil. Além da recompensa financeira, havia também interesse em conseguir escalonamento na posição social de nobreza, por meio do título de Marquês ou Conde de Juro de Herdade. Ou seja, a partir da destituição, os Gomes da Mata tinham a esperança de se colocarem dentre os Grandes da Monarquia. Assim, foi feita uma contraproposta pela Coroa, que subiu o valor da renda para 40 mil cruzados (16 contos de réis), além de uma pensão vitalícia de igual valor para a mãe de Manoel José da Mata<sup>188</sup>.

Além disso, existiam vozes contrárias à reforma na alçada de outras Secretarias. É importante ter-se em mente a composição de forças presentes nos representantes de outros ministérios à época. De acordo com Mansuy-Diniz Silva, os ministros então atuantes eram figuras importantes do Reino e trabalhavam no meio político desde o período pombalino<sup>189</sup>. Por um lado, D. Rodrigo encontrou apoio e demonstração de confiança para seus projetos de Luís Pinto de Sousa, Ministro dos Negócios Estrangeiros e de Guerra. Por outro, envolveu-se diversos atritos com Visconde de Vila Nova de Cerveira, depois 1º Marquês de Ponte de Lima, Presidente do Erário Régio e com José de Seabra da Silva, Ministro de Negócios do Reino.

De fato, Luís Pinto de Sousa parecia ter a mentalidade afinada com as propostas de reforma de D. Rodrigo, inclusive no que diz respeito aos correios e vias de comunicação. Isso é perceptível nas *Memórias sobre os Correios da Inglaterra* recolhida pelo Ministro dos Negócios estrangeiros e de Guerra e tratada no sub-capítulo anterior. Já José de Seabra, Ministro dos Negócios do Reino, foi um dos maiores opositores às reformas postais, sendo inclusive acusado diversas vezes por D. Rodrigo de Sousa Coutinho de atrasar a incorporação do ofício de Correio-mor.

---

<sup>188</sup> 27/10/1796, Queluz. Carta (minuta) do secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, para o Correio mor do Reino, Manuel José da Maternidade da Mata de Sousa Coutinho, com uma nova proposta de indenização a receber pela reincorporação do ofício na Coroa. AHU\_Reino, Cx. 220.

<sup>189</sup> Mansuy-Diniz Silva, *D. Rodrigo de Sousa Coutinho, comte de Linhares: 1755-1812 : portrait d'un homme d'État*, 2006, 2:12.

José de Seabra e Silva, durante as negociações, colocou no processo vários obstáculos. Nas representações de D. Rodrigo são constantes as reclamações acerca do Secretário e Ministro dos Negócios do Reino. A grande questão era que a reforma do sistema postal do Reino era da alçada da Secretaria a qual Seabra era responsável, sendo necessário seu acordo para a finalização das negociações e redação do Alvará de incorporação. Como uma das formas de minar o projeto, o Secretário do Reino chegou a propor um alvará no qual os Correios Marítimos seriam de responsabilidade do Ministério dos Negócios Estrangeiros, o que tiraria de D. Rodrigo parte de suas competências<sup>190</sup>.

Devido as diversas discordâncias do Ministro, bem como a demora para se chegar a um acordo com o próprio detentor do ofício, o processo, iniciado em outubro de 1796, arrastou-se até janeiro de 1797, quando finalmente o decreto de extinção foi publicado pela Coroa. Conforme é possível perceber das informações contidas na lei, o Correio-mor foi destituído de seu ofício por meio da aquisição de diversos benefícios, quer financeiros, quer honoríficos. Dentre as condições listadas, estavam o título de Conde de Juro e Herdade com três vidas fora da Lei Mental<sup>191</sup>, renda permanente vinculável em Morgado de 40 mil cruzados anuais (16 contos de réis), a serem pagos em comendas, bens da Coroa, ou pela nova administração do Correio<sup>192</sup>, além de pensões vitalícias de igual valor para mãe, irmãs e irmãos<sup>193</sup>.

Paralelamente os esforços para reaver as atribuições do ofício de Correio-mor, D. Rodrigo iniciou também a estruturação do Correio Marítimo, que, por envolver articulações diretas a respeito da expedição de embarcações oficiais, fazia parte das atribuições da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos. Vale destacar que, no momento inicial de formulação de ideias sobre a restituição do Correio à alçada da Coroa, D. Rodrigo centrou-se principalmente no sistema postal do Reino, não fazendo menção ao Correio Marítimo para os domínios. Esse segundo aspecto só parece ter entrado em seu campo de atenção após seu retorno para Portugal e quando assumiu o Ministério da Marinha e Ultramar.

---

<sup>190</sup> *Idem*, 27.

<sup>191</sup> Isso significava que o título deveria passar aos herdeiros sem necessidade de nova mercê, necessitando somente de confirmação. A partir de então, Manoel da Mata e seus herdeiros passaram a fazer parte da nobreza titulada, enquanto Condes de Penafiel.

<sup>192</sup> Na prática, a pensão vitalícia do antigo Correio mor foi paga pelos rendimentos do novo Correio Geral, como é possível comprovar em diversos mapas de receita e despesa do início do século XIX. Por exemplo, em um mapa de 1809, consta nas *dívidas passivas*, o atraso de pagamento de 6:599\$997 réis ao Conde de Penafiel, sua mãe e irmãos. FPC, AH/DCG/L1/M56.4.

<sup>193</sup> Ferreira, *Documentos dos séculos XIII a XIX relativos a correios: séculos XVIII e XIX*, III:405–6.

A partir de então, tanto a abolição do Correio-mor do Reino (que também possuía o direito sobre as cartas do ultramar), quanto a criação de um Correio Marítimo vão adentrar no espectro de ação do recém nomeado ministro.

É nesse momento, também, que os dois outros pilares das reformas postais aparecem de maneira mais clara em seus escritos: a importância de um correio centralizado nas mãos da Coroa para o desenvolvimento comercial e para a melhor governabilidade dos domínios, uma vez que garantiria troca de correspondência rápida e eficiente tanto para os homens de negócio quanto para a administração.

A elaboração de planos envolvendo esforços navais e construção de navios de correio fizeram parte de reformas mais amplas da Marinha na época, também iniciada pelo Ministro. Até aquele momento, o estado da Marinha era considerado preocupante, e se fazia necessário reestruturá-la tanto no âmbito administrativo quanto no que diz respeito à esquadra. D. Rodrigo foi responsável por ordenar a construção ou aquisição de diversas embarcações para a Coroa, e os paquetes de correio fizeram parte desse contexto. Fazia-se necessário o aumento do poderio da marinha de guerra, especialmente tendo em conta os perigos em alto-mar devido aos conflitos bélicos que então se desenrolavam.

Portanto, a estruturação do Correio Marítimo esteve intimamente relacionada com as medidas tomadas para os possíveis enfrentamentos de guerra no Atlântico. A construção de paquetes, pequenos e leves navios armados em guerra, tinha como intuito garantir a segurança da troca de correspondência entre o Reino e o ultramar. A grande vantagem dessas embarcações era que, por serem velozes e terem meios de defesa, poderiam viajar sozinhas. Era uma alternativa pensada para contrapor o sistema de comboios, que então voltou a funcionar devido a necessidade de defesa dos navios mercantes. Como as embarcações deveriam ir e voltar do Brasil todas juntas e em uma mesma data, era necessário garantir mais um meio e outras datas possíveis para manter o giro das cartas regular e frequente.

Nesse parâmetro, as iniciativas concernentes ao Correio Marítimo passam a evidenciar a preocupação do Secretário da Marinha e Ultramar com a política de reestruturação das relações político-econômicas entre Portugal e seus domínios, notadamente a América portuguesa. Sobre o assunto, José Luís Cardoso destaca que, na visão de D. Rodrigo, a tentativa de manutenção de unidade política era fundamental para a conservação dos domínios. Assim, o ultramar passou a ser visto não mais como mera parte subordinada à Metrópole, mas como «províncias da monarquia», fazendo parte de um todo. Contudo, o centro, ao menos até 1808,

ainda era claramente europeu<sup>194</sup>. A centralização da comunicação e estruturação de um sistema de correios fazia parte dessa conjuntura.

Como continuação dessa visão de governo, estava a necessidade de colaboração direta entre a Secretaria da Marinha e Domínios Ultramarinos e os agentes locais, especialmente os governadores<sup>195</sup>. Foi nesse contexto que o representante da Marinha e Ultramar escreveu, em 1796, a todos os governadores das capitanias da América portuguesa para que informassem sobre os meios de estabelecer o Correio Marítimo<sup>196</sup>. Esse pedido resultou no envio de diversas considerações e planos dos governadores, nos quais é possível observar suas concordâncias e objeções a implantação de um correio de mar estruturado a partir do centro.

A visão de D. Rodrigo acerca do Correio Marítimo como componente essencial da unidade entre Portugal e América portuguesa foi desenvolvida na *Memória sobre os melhoramentos dos domínios de Sua Majestade na América*<sup>197</sup>. Nesse texto, dois componentes específicos dialogam diretamente com as reformas postais: primeiro, o entendimento da comunicação de comércio e de governo como imprescindíveis para a manutenção da unidade e, segundo, o melhor aproveitamento da taxação, a ser feita por meio de cobrança mais justa e equilibrada.

Acerca do primeiro ponto, as *Memórias* trazem propostas que posteriormente seriam concretizadas, embora com modificações substanciais, com a inauguração do Correio Marítimo em 1798. Uma delas é a sugestão de dividir a América portuguesa em dois grandes centros geográficos, um ao Norte, tendo o Pará como capital e um ao Sul, sendo a cidade de base o Rio de Janeiro. Essa medida tinha como intuito a maior integração das capitanias interiores para fins administrativos e comerciais, bem como a busca pela defesa dos territórios que faziam fronteira com a América Espanhola. Essa união territorial estava baseada na navegação dos rios que ligavam os territórios interiores à costa. Assim, as capitanias de Rio Negro, Goiás e Mato Grosso alcançariam o Pará por meio dos rios Amazonas, Tocantins, Madeira e Tapajós. Esse seria o acesso dessas capitanias para o Atlântico. Os gêneros comerciais, correspondência,

---

<sup>194</sup> Cardoso, “Nas malhas do Império: a economia política e a política colonial de D. Rodrigo de Sousa Coutinho.”, 79.

<sup>195</sup> *Idem*, 88.

<sup>196</sup> 1796. Resumo das ordens expedidas para todas as capitanias do Ultramar, desde setembro de 1796 pelo Ilmo e Emo Sr. D. Rodrigo de Sousa Coutinho, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos da sua Entrada no Ministério até agora. ANTT, Condes de Linhares, mc. 14, doc. 1.

<sup>197</sup> *Memória sobre os melhoramentos dos domínios de Sua Majestade na América* (1797). In: Coutinho, *Textos políticos, económicos e financeiros*, I:47–66.



dentre outros, deveriam seguir para o Reino a partir do Pará. Por outro lado, o polo do Rio de Janeiro estaria ligado pelos rios S. Francisco e Doce com Pernambuco, Bahia, Espírito Santo, Minas Gerais, S. Paulo e Rio Grande<sup>198</sup>.

Os planejamentos e posteriores medidas para concretizar o Correio Marítimo na América portuguesa levaram parcialmente em consideração essa divisão geográfica. Basta indicar que as duas rotas dos paquetes de Correio Marítimo saídas de Lisboa alcançavam a América Portuguesa pelo Pará, por um lado, e pela Bahia, para depois seguir ao Rio de Janeiro, por outro. Além disso, as comunicações dos governadores das capitanias são grandes indícios da tentativa de integrar as capitanias interiores ao Norte por meio dos rios navegáveis, especialmente o Araguaia e o Tocantins. A paulatina exploração desses cursos fluviais após 1798 gerou a abertura de rotas postais e comerciais coincidentes, nas quais gêneros e correspondência eram carregados por pequenas embarcações.

A segunda questão, sobre a melhor cobrança de taxas e impostos, diz respeito ao entendimento de D. Rodrigo acerca de uma «taxação luminosa» também para o ultramar, na qual dever-se-iam criar novos impostos e taxas que recaíssem principalmente sobre a riqueza improdutiva, facilitando assim a liberdade de comércio. Assim, D. Rodrigo considerava prejudicial o estanco do sal, que impedia sua total utilização no salgamento das carnes, e o imposto que pagavam os escravos na entrada nas capitanias, uma vez que já eram taxados quando saíam de Angola <sup>199</sup>.

No lugar dessas taxas e impostos, sugere outros «mais produtivos e menos onerosos». São eles: o do papel selado, imposto sobre as casas das cidades marítimas, imposto moderado sobre as tavernas, casas de bebida e casas de pasto, taxa do valor das cartas conduzidas pelo Correio Marítimo e a criação de uma loteria anual. A cobrança do porte das cartas era tida como uma das novas taxas a serem criadas, tidas como menos prejudiciais e que, em seu conjunto, resultariam em boa arrecadação aos cofres régios.

No que diz respeito ao resultado desses planos e ações, a correspondência oficial de D. Rodrigo dá a entender que o resultado inicial das reformas postais foi positiva. Em representação à D. João, de julho de 1798, discorre sobre os lucros dos gêneros e cartas transportados pelo primeiro pacote postal a voltar da América portuguesa, o Príncipe Real. Só

---

<sup>198</sup> *Idem*, 280.

<sup>199</sup> *Idem*, 287-88.

o valor do frete da meia carga transportada era de mais de 5 mil cruzados (2 contos de réis), e excedia o valor depreendido para construir a embarcação. D. Rodrigo acreditava que o Correio Marítimo, em conjunto com o Correio do Reino, entre o frete das encomendas e o porte das cartas, deveria render mais de 30 mil cruzados anualmente (12 contos de réis)<sup>200</sup>.

A perspectiva assertiva a respeito do Correio Marítimo prolongou-se até a saída de D. Rodrigo do Ministério da Marinha e Ultramar, em 1801. Ao escrever recomendações a seu sucessor, o Visconde de Anadia, afirmou:

Foi também Sua Alteza Real servido encarregar à Repartição da Marinha o estabelecimento dos Correios Marítimos para os diferentes portos do Brasil, e quanto bem tenha daí resultado ao comércio, e a Real Fazenda, Vossa Excelência o poderá julgar pela opinião pública ao mesmo respeito<sup>201</sup>.

Certamente, as reformas postais encaixavam-se em planos muito mais amplos de reestruturação política e econômica de Portugal e seus domínios. É verdade que a preocupação com os correios se deu a partir de um tempo e lugar bastante específico, ou seja, quando o tema de um sistema oficial de comunicação à distância passou a ser visto como associado a administração direta da Coroa, devendo o poder central tomar para si o direito de executá-lo e cobrar os custos referentes ao serviço. Esse novo entendimento dos serviços postais, nos planos políticos da época, visavam alcançar três objetivos específicos: a criação de um novo ramo para a Real Fazenda, por meio da cobrança direta do porte das cartas; a melhoria da comunicação de comércio, garantindo meios de envio rápidos e eficientes de correspondência entre os homens de negócio e proporcionando melhor giro dos gêneros; e, por fim, o desenvolvimento de meios para tornar efetiva também as comunicações oficiais e a governabilidade do Império.

### **Considerações finais**

Este capítulo procurou problematizar a questão da centralização do sistema de correios em Portugal e na América Portuguesa a partir da inserção do tema das reformas postais no contexto Ilustrado de fins do século XVIII. Foi feita uma reflexão acerca do contexto específico que possibilitou o questionamento do então atuante Correio-mor em Portugal. As reformas pombalinas não questionaram o poderio do detentor do ofício, que se manteve patrimonializado nas mãos da Família Gomes da Mata durante todo o período da atuação de Sebastião José de

---

<sup>200</sup> 24/07/1798. BR, AN, RIO. Negócios de Portugal. Secretaria de Estado do Ministério do Reino. Fundo 59, cx.716. pct.01.

<sup>201</sup> 14/06/1801. Ofício entregue ao Conde de Anadia quando assumiu a Secretaria da Marinha e Ultramar ANTT, Condes de Linhares, mç. 14, doc. 1.

Carvalho e Melo. Foi justamente nesse período que a família Gomes da Mata teve seus privilégios aumentados, chegando o ofício a ser considerado equivalente aos maiores da Casa Real. Isso demonstra como os Gomes da Mata certamente adaptaram-se à lógica da política pombalina, o que lhes permitiu permanecer em seus privilégios não obstante a política de afastamento de alguns Grandes dos ofícios principais. Além disso, há de se levar em consideração que os processos de reincorporação de ofícios principais só aconteceram de forma mais coesa no reinado de D. Maria I.

A grande desaprovação ao Correio-mor do fim do século virá munida pela nova visão tributária, que pregava a cobrança direta pela administração. Embora algumas críticas nesse sentido tenham surgido a partir dos anos 1740, as políticas fiscais do período pombalino ainda não associavam os correios como um dos ramos de rendimento da Coroa. Tal modificação ocorreu somente no momento de atuação de D. Rodrigo de Sousa Coutinho e da busca por um novo tipo de tributação, na qual diversos impostos e taxas menores, e menos onerosos, passaram a ser colocados em prática.

Outra alteração no pensamento político-econômico do fim do século ajuda a compreender a conjuntura que possibilitou as reformas postais, especialmente no que diz respeito a sua extensão para a América portuguesa. A partir daquele momento, a noção de unidade imperial desenvolvida por D. Rodrigo passou a inspirar diversas medidas de melhorias do espaço americano, tendo como objetivo último a manutenção do Império português. Assim, um sistema comunicativo estratégico, com um Correio Marítimo regular e provido diretamente pela Coroa, era parte integrante dos planos do período, tendo como intuito a renovação das comunicações administrativas e de comércio.

Sobretudo neste último aspecto é que essas ideias atingiram as instâncias governativas da América portuguesa, que, a partir de 1798, ficaram responsáveis por tomar as medidas necessárias para colocar em prática os planos do Ministro da Marinha e Ultramar. Mas o caso luso-americano também deve ser analisado a partir de suas especificidades dentro dessa esfera global que foram as reformas dos correios e comunicações. Isso porque, antes desse momento, as formas de superar a distância e manter a troca de correspondências nessa parte do Império português nunca foram propriamente subordinadas a nenhum tipo de instituição postal.

### **Capítulo III: Correios na América portuguesa: percalços do processo de centralização institucional entre 1657 e 1798**

#### **Assistentes de correio na América portuguesa: resistências locais ao serviço postal**

Conforme apontado no capítulo anterior, a família Gomes da Mata garantiu para si jurisdição para o ultramar em 1657, com a compra do ofício de Correio-mor das Cartas de Mar. A partir de então, o detentor do ofício pode nomear assistentes para todos os domínios, exceto a Índia. Isso significou a expansão do correio enquanto instituição moderna para os domínios imperiais portugueses.

Contudo, a aplicabilidade do correio tal como formulado no espaço europeu entre os séculos XVI e XVII ganhou diferentes contornos ao entrar em contato com as instâncias administrativas atuantes no ultramar. A gestão da comunicação a distância, cada vez mais entendida no Reino como um elemento passível de organização e coordenação por agentes atuantes em favor da Coroa, muitas vezes não teve o mesmo entendimento pelos poderes locais então instituídos. No espaço imperial, o envio de cartas era organizado de maneira diversa, pautado no costume e em práticas culturais arraigadas, as quais não estavam submetidas à uma lógica de organização centrada em qualquer aparato administrativo formal. Isso fica claro quando se toma como exemplo as resistências impetradas aos Assistentes de Correio-mor em algumas capitânias.

A existência de Assistentes de Correio-mor não era novidade em Portugal, e, no século XVII, existiram oficiais nomeados para localidades como Porto, Coimbra, Aveiro e Braga. Contudo, estes só foram subordinados ao Correio-mor do Reino em 1606, no momento da venda do ofício ao 5º Correio-mor Luís Gomes Coronel da Mata<sup>202</sup>. A partir desse momento, da Mata pode nomear seus Assistentes e receber um valor pago em dinheiro por estes (uma pensão), que seria uma porcentagem do porte cobrado pelas cartas das regiões em questão <sup>203</sup>. A extensão desse sistema para o restante do Império português só foi feita após a compra do ofício de Correio das Cartas de Mar, em 1657. Com isso, Luís Gomes da Mata, 7º Correio-mor,

---

<sup>202</sup> 19/07/1607. Alvará de Felipe II regulando a situação dos correios assistentes no Porto, Coimbra, Aveiro e Braga, nomeados antes da venda do ofício de correio-mor do Reino. Godofredo Ferreira, *Documentos dos séculos XIII a XIX relativos a correios: séculos XVIII e XIX*, org. Isabel Sanches, vol. III (Lisboa: Fundação Portuguesa de Comunicações, 2008), 125.

<sup>203</sup> Conforme se pode ver das pensões cobradas no *Inventário dos bens com que faleceu o Correio mor do Reino*, António Gomes da Mata, de 1644. Godofredo Ferreira, *Documentos dos séculos XIII a XIX relativos a correios: séculos XVIII e XIX*, org. Isabel Sanches, vol. III (Lisboa: Fundação Portuguesa de Comunicações, 2008), 213.

conquistou para si o direito de nomear Assistentes em diversas partes do ultramar, o que foi feito ao longo dos anos 1660. Diferentemente do caso do Reino, provavelmente os Assistentes dos domínios não pagavam nenhuma pensão ao Correio-mor. Na verdade, estes oficiais conseguiam para si o direito de recolher a totalidade do porte das cartas que chegassem aos portos do ultramar a partir da compra do ofício de assistente das mãos do Correio-Mor do Reino, que tinha o direito de aliená-lo<sup>204</sup>.

A partir desse momento, foi reafirmada a importância do Correio-mor para garantir o bem público. Com a extensão do poder da família Gomes da Mata para o ultramar, é possível perceber o funcionamento de uma estrutura governativa na qual o Rei buscava materializar seu poder no vasto espaço imperial por meio da representação de seus agentes. Essa estratégia também permitia com que os vassalos atribuídos a determinado ofício construíssem «sentimento de pertença» ao Império<sup>205</sup>. Esses dois pontos constituíam o que a historiografia chama de «economia política de privilégios»<sup>206</sup>.

No caso dos correios, isso significava a manutenção de um sistema que garantisse, de forma eficiente, a comunicação à distância, a partir da delegação da função a um vassalo. Logo, a distribuição do poder régio se deu pela nomeação de pessoa competente, investida no ofício de Correio-mor das Cartas de Mar. Essa forma de pensar e estruturar a realidade administrativa da época pode ser vista em correspondência de Luís Gomes da Mata ao Conselho Ultramarino, no qual indicou os graves prejuízos ao público pelo fato de os governadores das capitanias não fazerem cumprir a ordem de se nomear os correios assistentes:

[...] que para o ofício das Cartas do Mar, foi Vossa Majestade servido mandar-lhe dar o regimento impresso que oferece, o qual até agora nas conquistas e partes ultramarinas se não guardou, por descuido de não haver pedido provisão especial para os Governadores lhe fazerem guardar e se tem seguido inconvenientes de se furtarem e perderem cartas e letras que se viessem remetidas em saco lacrado pelos seus Assistentes, a ele suplicante, se não perderiam. Pelo que, pede a Vossa Majestade que *atento ao bem público que disto resulta*,

---

<sup>204</sup> Luiz Guilherme Machado, “Os Assistentes do Correio mor na Bahia”, Projeto de Pesquisa, *História Postal* (blog), acessado 15 de dezembro de 2017, <http://historiapostal.blogspot.com/2008/02/os-assistentes-do-correio-mor-na-bahia.html>.

<sup>205</sup> Fragoso, Gouvêa, e Bicalho, “Uma leitura do Brasil Colonial – bases da materialidade e da governabilidade no Império”, 75.

<sup>206</sup> *Idem*.

lhe faça mercê mandar passar provisão especial para os Governadores e Ministros das conquistas e partes ultramarinas, para que façam guardar-lhe o dito regimento (...)<sup>207</sup>.

Não obstante a extensão do sistema ao espaço imperial, é necessário levar em conta que os Assistentes de Correio-mor tinham poder de atuação limitado. Isso ajuda a compreender a resistência colocada à atuação desses oficiais em algumas capitanias. O Regimento de 1658 indica que os Assistentes eram responsáveis pela recolha e distribuição das cartas que vinham por mar, e não há na norma menção a correspondência pela via terrestre. Na prática, devido decisões tomadas pela própria Coroa, os Assistentes do ultramar acabaram por ter poder restrito se comparado àqueles do Reino, em cujo domínio também se incluíam as comunicações terrestres. A partir de 1730 a Coroa utilizou esse silêncio no regimento para limitar a atuação dos Assistentes somente ao espaço portuário, e foram impedidas as implantações de serviços terrestres em capitanias como Bahia, Pernambuco, São Paulo e Minas Gerais<sup>208</sup>. Isso provavelmente ocorreu devido a necessidade da Coroa em proteger o segredo e os caminhos das Minas, que foram palco de revoltas fiscalistas nos anos 1720<sup>209</sup>.

De acordo com Romulo Valle Salvino, é justamente essa proibição das rotas postais interiores que impactará a implantação de correios nas capitanias durante todo o século XVIII. Isso causou uma diferença essencial entre o desenvolvimento dos correios de terra em Portugal e na América portuguesa. Enquanto no primeiro caso houve um incentivo aos Assistentes de Correio para que mantivessem as comunicações interiores, no Brasil, por necessidade de controle do ouro e da informação escrita, a Coroa interditou a existência de serviços postais terrestres<sup>210</sup>. As pesquisas a esse respeito apontam para uma política centralizadora da Monarquia portuguesa, que teria tentado, por meio dessa ação, diminuir os poderes locais e controlar a circulação de informação escrita pelos caminhos das Minas<sup>211</sup>. De acordo com Luciane Scarato, «A lógica era que, quanto mais restrito fosse o número de acessos às Gerais –

---

<sup>207</sup> AHU, Reino, maço 33 *apud* Luiz Guilherme Machado, “A Nomeação dos Primeiros Assistentes do Correio-mor no Ultramar”, Projeto de Pesquisa, *História Postal* (blog), acessado 15 de dezembro de 2017, <http://historiapostal.blogspot.com/2008/02/nomeao-dos-primeiros-assistentes-do.html>., *grifo nosso*.

<sup>208</sup> Romulo Valle Salvino, “Correios extraviados entre Lisboa e as minas: uma contribuição para a História dos Assistentes do Correio-mor no Império Português (séculos XVI-XVIII).”, in *5º Encontro Internacional de História Colonial: Cultura, Escravidão e Poder na Expansão Ultramarina (Século XVI ao XIX)* (Maceió: Edufal, 2014), 1115.

<sup>209</sup> *Idem*, 1114.

<sup>210</sup> Romulo Valle Salvino, “Cartas da terra: o Correio mor e a centralização do poder no Reino e na Colônia”, *Postais - Revista do Museu Nacional dos Correios* 1 (2013): 50–51.

<sup>211</sup> Maria da Graça Menezes Mourão, “O cerceamento da comunicação por Correios na ‘capitania de todos os negócios’”, *Cadernos de História* 13, nº 18 (2012): 9–31.

a grande fonte Setecentista de riquezas da Coroa portuguesa – mais fácil e menos oneroso seria o trabalho de vigiá-las, de evitar o contrabando e de protegê-las contra invasões estrangeiras»<sup>212</sup>.

Essa é uma das explicações para o fato de os assistentes nunca terem conseguido atuar plenamente no espaço da América portuguesa, haja vista que os agentes de governo locais não viam utilidade em um Correio marítimo pautado sobretudo na já existente estrutura de navios mercadores. Localmente, a maior necessidade era de um sistema que mantivesse as comunicações interiores, especialmente após a descoberta do ouro nas Gerais.

No que diz respeito às capitanias costeiras, a ineficácia do serviço prestado pelos Assistentes aparece descrita de forma intensa em petições das Câmaras e homens de negócio dirigidas ao Conselho Ultramarino. A grande rotatividade de navios de comércio, que permitia a circulação frequente de correspondência, fez com que o ofício fosse visto pelos poderes locais como desnecessário. Isto faz sentido especialmente ao levar-se em consideração que o maior trabalho dos Assistentes era a mera organização e distribuição das cartas que entravam e saíam dos portos dentro das embarcações de comércio. Talvez os vassalos vissem maiores vantagens caso esses oficiais disponibilizassem embarcações próprias para o traslado postal, que circulassem em itinerário diferente dos navios de comércio<sup>213</sup>. Mas esse não era o caso.

Associado a isso, uma grande questão colocou as Câmaras e homens de negócio contra os serviços postais instituídos: o peso do pagamento de taxa para um tipo de serviço que lhes era pouco útil. Tome-se como exemplo o caso de Pernambuco em 1673, quando foi nomeado para Assistente de correio Bento da Costa. A essa altura, a Câmara entrou em contato com D. Pedro e pediu que a capitania fosse isenta do pagamento do porte, pois alegavam não haver necessidade de atuação de um correio na região. Foi afirmado o seguinte:

Pedimos a Vossa Alteza postados a seus Reais pés com asumição de Leais Vassalos, em nome de todos estes Povos, seja servido livrá-los deste dispêndio, pois não estão estes moradores, capazes de o fazerem, com a carga dos impostos que pagam, e estas capitanias

---

<sup>212</sup> Luciane Cristina Scarato, “Caminhos e descaminhos do ouro nas Minas Gerais: administração, territorialidade e cotidiano (1733-1783)” (Dissertação de Mestrado, UNICAMP, 2009), 31–33.

<sup>213</sup> Importa lembrar que entre 1649 e 1766 a navegação para a América portuguesa funcionava pelo sistema de frotas. Sendo assim, por questões de segurança, as embarcações entravam e saíam dos portos todas em um mesmo dia (em *comboio*), em períodos pré-definidos. Apenas algumas exceções existiam, de navios oficiais que circulavam isoladamente. Os *navios de aviso*, por exemplo, eram utilizados esporadicamente para envio de correspondência oficial fora do sistema de comboios, conforme apontado em: Eduardo Frutuoso, Paulo Guinote, e António Lopes, *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)* (Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001), 45.

até o presente não necessitarem, que nelas houvesse esta ocupação de Correio; esperamos da Clemência de Vossa Alteza assim no-lo conceda para que estes moradores sejam aliviados nesta parte<sup>214</sup>.

Bento da Costa provavelmente nunca conseguiu desempenhar seu ofício. Isso porque, na primeira metade do século XVIII, há notícia de que nenhuma tentativa de implantar um serviço de correio em Pernambuco havia logrado. Essa é a informação constante em um processo de 1738, quando houve novo esforço de um assistente em assumir o ofício, o qual recebeu fortes críticas das Câmaras de Recife e Olinda. Na petição de Olinda, há a indicação de que, de fato, ninguém havia conseguido atuar na região até aquele momento: «Que haviam cento, e tantos anos que estava de posse do dito ofício, e que nunca o mandara erigir nestas Capitanias, e que a prescrição imemorial tinha forças de privilégio»<sup>215</sup>.

Assim, vemos que os representantes da Câmara pautaram-se no costume imemorial para tentar livrar-se da implantação do Correio. Pediam ao Rei que fosse mantido um direito garantido desde muito tempo. Este era um posicionamento típico dentre as instituições do Antigo Regime que tratavam diretamente com a Coroa. Especialmente as Câmaras eram, de acordo com a historiografia, um «espaço político de negociação»<sup>216</sup>. Ou seja, apesar de serem representantes do rei, os oficiais camarários «possuíam interesses identificados ao seu grupo social»<sup>217</sup>. Entre o século XVII e XVIII, a questão da liberdade das cartas era um dos pontos nos quais os interesses locais eram defendidos frente ao centro da Monarquia.

O governador de Pernambuco, levando em consideração as deliberações das Câmaras de Olinda e Recife, decidiu interceptar a atuação do Assistente, mas somente para as cartas de terra. Portanto, este só teria o papel de distribuir as missivas que chegassem pelo mar. O despacho real de 1739 indica que o governador «deferiu bem e na conformidade das minhas ordens»<sup>218</sup>. Ou seja, a Coroa tentou fazer com que a jurisdição do Assistente fosse somente relativa às cartas da comunicação transatlântica, e não dos correios interiores. Contudo, era justamente contra a atuação nos portos que os poderes locais se colocavam, por haver formas

---

<sup>214</sup> 30/04/1674. Carta do governador da capitania de Pernambuco, D. Pedro de Almeida, para o príncipe regente D. Pedro, sobre a nomeação de Bento da Costa para assistente do correio-mor do Reino. Ferreira, *Documentos dos séculos XIII a XIX relativos a correios: séculos XVIII e XIX*, III:275.

<sup>215</sup> 09/04/1738. Carta dos oficiais da Câmara do Recife para D. João V informando os motivos, inconveniência e inutilidade de se criar o ofício de correio-mor na capitania de Pernambuco. Ferreira, III:331.

<sup>216</sup> Fragoso, Gouvêa, e Bicalho, “Uma leitura do Brasil Colonial – bases da materialidade e da governabilidade no Império”, 76.

<sup>217</sup> *Idem*, 77.

<sup>218</sup> 07/01/1739. Despacho do Conselho Ultramarino. Ferreira, III:331



já conhecidas, rápidas e eficientes de distribuição das cartas pelos navios de comércio. Mas é verdade, também, que o serviço terrestre era visto como pouco utilitário, pois os viajantes transportadores de gado, escravos e gêneros de comércio igualmente levavam de forma gratuita qualquer correspondência necessária para o interior.

Eventos similares ao caso pernambucano ocorreram na Bahia, quando Bartolomeu Fragoso Cabral, nomeado em 1669, sofreu resistências da Câmara e dos homens de negócio baianos que tentaram impedir sua atuação a partir de petição dirigida à D. Afonso VI. Por meio deste documento, é possível inferir que, possivelmente, apesar do primeiro Assistente de correio, Manoel Teixeira de Carvalho, ter sido nomeado em 1662, o mesmo nunca chegou a assumir seu posto. Isso por que o Juiz do Povo e moradores da Bahia afirmaram que na cidade nunca tinha havido Correio de mar, até 1669, quando Bartolomeu Fragoso Cabral tentou assumir o ofício<sup>219</sup>.

Neste processo, como no caso de Pernambuco, foi apresentado um principal motivo para que Cabral não tomasse posse: o ônus que o povo teria ao pagar pela taxa de transporte das cartas, que, ainda por cima, ia para usufruto exclusivo de um particular. Segundo a Câmara, se o lucro fosse dirigido aos cofres régios, não haveria embargo: «se fora o encargo dela para a fazenda de Vossa Alteza ou seu Real serviço a não pedíramos porque para ele estamos tão prontos que nunca faltaremos»<sup>220</sup>. Além disso, a petição do Juiz do Povo e moradores de Salvador, anexada ao mesmo processo, indicava que a taxa trazia prejuízo «sem que resulte em serviço de Sua Alteza, antes em notório detrimento dos vassalos do dito senhor [...]»<sup>221</sup>.

Portanto, os suplicantes reivindicavam para si o mesmo direito que possuía o Estado da Índia, aonde a jurisdição do Correio-mor não atuava, havendo liberdade para que os vassalos enviassem suas cartas da forma como bem entendessem, conforme constava no Regimento do Correio-mor das Cartas de Mar de 1657. É interessante notar que o Juiz do Povo e demais moradores da Bahia possuíam essa informação, demonstrando conhecimento do Regimento. Buscaram, dessa forma, utilizar a própria norma da Coroa para reivindicar para si o direito da

---

<sup>219</sup> 08/07/1672. Carta dos oficiais da Câmara da Baía para D. Afonso VI, pedindo para não serem obrigados a mandar as cartas ao assistente do Correio mor do Reino. Godofredo Ferreira, *Documentos dos séculos XIII a XIX relativos a correios: séculos XVIII e XIX*, org. Isabel Sanches, vol. III (Lisboa: Fundação Portuguesa de Comunicações, 2008), 272.

<sup>220</sup> *Idem*, 270.

<sup>221</sup> *Idem*, 271.

liberdade das cartas, considerado mais justo, por ser menos oneroso. No mesmo sentido, a Câmara afirmava o seguinte:

Sobre tantos tributos, e donativos voluntários que este Povo pôs sobre si, e seus poucos cabedais, *nos quer o Correio-mor introduzir neste estado, e cidade pensão e tributo de irem as cartas a um seu sustento* para que não fique liberdade alguma a estes [rasgado]. Vossa Alteza que com tanto Amor, e dispêndio o servem, e Porque Vossa Alteza foi servido libertar deste encargo ao estado da Índia, não merece menos a Vossa Alteza o do Brasil, pois o tem servido com o sangue, e serve com a fazenda [...]<sup>222</sup>.

O argumento estava centrado no fato do Correio-mor introduzir *pensão* para as cartas, que serviria somente para seu próprio sustento. Ou seja, seria cobrança para beneficiar somente o Assistente, não sendo útil para a Coroa e muito menos para os vassallos. Claro, a única vantagem para os homens de negócio da Bahia seria a prestação do serviço, uma forma supostamente segura e mais rápida de enviar e receber correspondência. Mas esse benefício não convenceu os suplicantes, uma vez que existiam formas de envio de cartas ágeis, confiáveis, menos onerosas e conhecidas por todos os que se correspondiam com regularidade. Além disso, de acordo com a Câmara, já existia na Bahia pessoa encarregada de fazer o serviço de organização, embarque e desembarque das cartas, sem cobrar nada, que era o Meirinho do mar<sup>223</sup>.

Logo, pouca vantagem viam os vassallos baianos na criação de um ofício no qual o serviço provido era-lhes já suprido de outra forma e, mais grave ainda, vinha acompanhado da cobrança de uma taxa para favorecimento de um particular. Para defenderem melhor este argumento, os homens de negócio esboçaram um interessante cálculo sobre quanto a cobrança do porte lhes custaria ao ano:

E somado o (*sic*) cada um dos homens de negócio há de pagar de porte das cartas que lhe vem do Reino e suas conquistas paga cada um mais de vinte mil reis, por ano, e a este respeito os mais moradores que menos negócio e correspondência têm e ficam os moradores com um perpétuo e grande tributo imposto a favor de um só homem, e sem

---

<sup>222</sup> 08/06/1670. Carta dos oficiais da Câmara da Baía para D. Afonso VI, pedindo para não se praticar naquele estado a provisão que se passou ao Correio-mor do Reino para ter correios assistentes nas conquistas. Godofredo Ferreira, *Documentos dos séculos XIII a XIX relativos a correios: séculos XVIII e XIX*, org. Isabel Sanches, vol. III (Lisboa: Fundação Portuguesa de Comunicações, 2008), 267, *grifo nosso*.

<sup>223</sup> 08/07/1672. Carta dos oficiais da Câmara da Bahia para D. Afonso VI, pedindo para não serem obrigados a mandar as cartas ao assistente do Correio mor do Reino. Godofredo Ferreira, *Documentos dos séculos XIII a XIX relativos a correios: séculos XVIII e XIX*, org. Isabel Sanches, vol. III (Lisboa: Fundação Portuguesa de Comunicações, 2008), 272.

nenhum interesse de sua Alteza de sua Real Coroa antes de grande prejuízo de seus vassallos<sup>224</sup>.

A partir dessa indicação, e tendo a informação do valor mínimo cobrado por cada carta, Luiz Guilherme Machado inferiu o fluxo médio global de correspondências comerciais que iam para a Bahia<sup>225</sup>. De acordo com o Regimento do Correio das Cartas de Mar, de 1657, o preço cobrado por uma carta de até 4 maços era de 20 réis. Assim sendo, se cada negociante gastasse mais de 20\$000 réis por ano, conforme consta da petição, o número de cartas recebidas por cada indivíduo seria de mais ou menos mil ao ano. Multiplicando este número por 50 indivíduos (de 200) que assinaram a petição, Machado conclui que a média anual de cartas comerciais recebidas na capitania é de 50 mil<sup>226</sup>. É importante ter-se em mente, contudo, que a petição parece conter exagero com a intenção de enfatizar o ponto de que a opressão fiscal seria altíssima, mas acreditamos que essa informação pode ser um indício de que o número de cartas trocadas nas vias transatlântica eram bem altas já no século XVII. Claramente, os homens de negócio, missivistas assíduos, não precisavam de um serviço de correios provido por um oficial instituído pelo Correio-mor, pois possuíam de meios próprios e sem custos para receber sua correspondência de maneira regular.

No que diz respeito aos correios de terra, sabe-se que estes também não foram instituídos na Bahia, por falta de interesse local e, igualmente, por ordem da própria Coroa. Em uma provisão de 1740, o Conde das Galveias informava à Corte que o estabelecimento de um correio de terra para a Bahia era «impraticável», pois as longas distâncias tornariam o serviço demasiadamente custoso. Além disso, nas viagens terrestres feitas para o interior, para o transporte de gado, gênero de comércio e escravos, os condutores responsáveis também transportavam as cartas, sem nenhum custo associado. O governador ainda apontou que a maior parte da comunicação da capitania, mesmo interna, era feita por mar. Esse entendimento foi acatado pela Coroa, pois uma provisão de 1746, como no caso de Pernambuco, proibiu o estabelecimento de correios por terra na capitania<sup>227</sup>.

---

<sup>224</sup> *Idem*, 273.

<sup>225</sup> Machado, “Os Assistentes do Correio mor na Bahia”.

<sup>226</sup> De acordo com o autor, o grande número de correspondências explica-se devido ao florescimento comercial da região. Assim, comércio e necessidade de comunicação à distância andam juntos, não obstante o baixo nível de letramento da população da época. *Idem*.

<sup>227</sup> Essa informação consta em um ofício do governador da Bahia de período posterior, a respeito da possibilidade de implantação de um Correio Marítimo na Bahia. 23/12/1797. Ofício do Governador D. Fernando José de

É preciso chamar a atenção para a diferença fundamental que distanciava o sistema postal implantado em Portugal e o ocorrido na América portuguesa. No Reino, assim como em outras partes da Europa, a existência de ofícios específicos ligados à distribuição de cartas permitiu a construção de um sistema responsável por acelerar o trânsito comunicacional como nunca antes visto. Mas é preciso ponderar até que ponto essa «revolução das comunicações», representada por um viés institucionalizado dos correios, tomou parte em outras regiões do mundo. É verdade que a transferência do sistema postal da Inglaterra para a América inglesa teve um relativo sucesso, e a melhoria das comunicações teve profundo impacto local, especialmente para o processo de independência das treze colônias. Mas esse não pode ser um modelo adotado por todas as regiões ultramarinas. No caso da América portuguesa, a transmissão dos correios como instituição sofreu grandes entraves. Ao menos até o século XVIII, a distância era vencida por meio da utilização de outras vias, em um arranjo que funcionava tão bem que as pessoas que enviavam cartas não aceitaram arcar com os custos de uma nova instituição aparentemente desnecessária.

Após essa decisão, ainda houve tentativa de se estabelecerem correios terrestres na Bahia. Em Requerimento de 1770, Luís Ventura Carneiro pediu ao Rei D. José I a mercê do ofício de assistente de Correio-mor da Bahia. Carneiro tinha a intenção de comprar o ofício de forma vitalícia e hereditária por 300\$000 réis. A ele caberia tanto a função de recolher as cartas que chegavam nos portos quanto enviá-las por terra às capitanias do interior, notadamente para Minas Gerais<sup>228</sup>. É digno de atenção essa tentativa local de implantação de comunicações terrestres, algo que foi sempre desincentivado pela Coroa devido à política do segredo. As fontes não permitem avaliar se a venda foi feita, mas parece pouco provável. Em 1798, quando D. Fernando José de Portugal deu notícia de todas as tentativas e posteriores proibições acerca dos correios na capitania, o caso de Ventura Carneiro não foi mencionado<sup>229</sup>. O governador apenas indicou que o transporte das cartas continuava a ser feito como na primeira metade do século XVIII: por meio dos navios de comércio e por condutores de terra. Portanto, apesar da tentativa de Luís Ventura Carneiro em estabelecer essa rota postal, isso parece ter ocorrido só

---

Portugal para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, no qual informa acerca da maneira de estabelecer o serviço do correio na capitania da Bahia com o reino e os outros domínios ultramarinos. AHU-Bahia-CA, Cx.90,doc.17556-17557.

<sup>228</sup> 26/07/1770. Requerimento de Luís Ventura Carneiro, ao rei D. José solicitando que se lhe faça mercê do ofício de Correio mor da Bahia. Anexo. AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 164, Doc. 12454.

<sup>229</sup> 23/12/1797. AHU-Bahia-CA, Cx.90,doc.17556-17557.

a partir de 1798, conforme os ofícios dos governadores das capitanias sobre o assunto permitem perceber.

Portanto, a distribuição sem ônus das cartas na Bahia continuou a ser feita até finais do século XVIII, quando as reformas de 1798 implantaram as administrações de correio e o sistema de Correio Marítimo. Até aquele momento, a recolha e distribuição da correspondência era feita por um oficial intitulado Ajudante das cartas, que não recebia nada pelo trabalho. Inclusive, essa forma de funcionamento foi utilizada por D. Fernando José de Portugal, para apontar à D. Rodrigo de Sousa Coutinho a falta da necessidade de se criar um sistema de correios<sup>230</sup>. Ou seja, a Bahia, nos setecentos tardio, tanto quanto em meados do século XVII, parecia não precisar de um sistema postal oficial. Não obstante, o Correio Marítimo foi implantado, dessa vez sem resistência dos homens de negócio. Aparentemente, nesse momento, foram notadas por parte dos utilizadores do serviço vantagens que não estavam claras nos anos 1670.

Conforme colocado, no caso das duas capitanias costeiras, Pernambuco e Bahia, as iniciativas de implantação de correios foram duramente criticadas pelos poderes locais em fins do século XVII. Na primeira metade do século XVIII, essa rejeição se manteve. Como foi possível perceber pelo caso da Bahia, mesmo o interesse em manter correios terrestres regulares não era muito forte, por três motivos principais. Primeiro, as grandes distâncias tornariam o serviço demasiadamente custoso. Segundo, a necessidade comunicacional era bem suprida pelo transporte de cartas feito nas viagens de comércio. E, por fim, o fato de a ligação interna entre capitanias ser feita também pela via marítima.

Resultado diferente ocorreu quando houve a tentativa de se implantar assistente para uma capitania interior. Esse foi o caso do assistente de Correio do Rio de Janeiro e das Minas, Antônio Alves da Costa, entre 1710 e 1730<sup>231</sup>. Há um ponto específico que diferencia esse caso daqueles das capitanias costeiras: o apoio das Câmaras das vilas mineiras (Vila Rica, Vila do Carmo e Sabará) ao projeto de Alves da Costa. Diferentemente da Bahia e de Pernambuco, Minas Gerais necessitava de soluções eficientes para manter a comunicação a distância pela via terrestre. Assim, o apoio dos poderes locais a um assistente responsável por manter um sistema de comunicação regular explica-se pela necessidade desta capitania em comunicar-se. O crescimento comercial intenso voltado para o interior, devido à descoberta do ouro, passou a

---

<sup>230</sup> *Idem.*

<sup>231</sup> Ant. 1728/07/07. Requerimento de Antônio Alves da Costa a D. João V, em que pede a sua reintegração no lugar de Correio-mor da cidade do Rio de Janeiro e Minas, que arbitrariamente lhe tirara o governador da capitania do Rio de Janeiro, Francisco Xavier de Távara. AHU-Rio de Janeiro-CA, cx.25, doc. 5780-5783.

demandar formas de manter a comunicação regular escrita por terra. Daí justifica-se o apoio dos negociantes do Rio de Janeiro e das Câmaras mineiras a Antônio Alves da Costa.

Um ponto interessante, contudo, é o fato de as Câmaras terem aceitado a atuação do Assistente de correio, mas de forma não monopolística. Assim, embora Alves da Costa pudesse prover o serviço, nada impediria que os habitantes das vilas adotassem outras formas de envio que preferissem<sup>232</sup>. Essa medida tomada pelos oficiais camarários no início do século XVIII foi igualmente adotada no momento da implantação das Administrações de Correio nas vilas mineiras após 1798. Portanto, a tentativa de garantir serviços postais terrestres sem ferir as formas tradicionais de envio foi uma realidade que perdurou até fins do século XVIII. Assim, uma das principais características do correio moderno em Portugal, o monopólio, não foi acatado pelos agentes de poder da América portuguesa.

Apesar do apoio local, Antônio Alves da Costa foi impedido de exercer seu ofício pelo governador do Rio de Janeiro em 1717. Isso o fez entrar com um processo na tentativa de retomar suas atividades, que durou até 1728. O último documento que consta neste processo é o parecer do Conselho Ultramarino, afirmando que o assistente de correio não tinha o direito de fazer o traslado de cartas por terra, uma vez que a jurisdição do Correio-mor das Cartas de Mar e, conseqüentemente, de seus Assistentes, cobria somente a distribuição da correspondência vindas pelo atlântico<sup>233</sup>.

Conforme colocado anteriormente, essa decisão foi uma tendência generalizada, pois a mesma proibição ocorreu no caso dos assistentes da Bahia e de Pernambuco. Por fim, um despacho do Conselho Ultramarino de 1730 demandou que os governadores de Minas Gerais, São Paulo, Rio de Janeiro, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande e Espírito Santo estabelecessem correios próprios por terra, visto que este serviço não era da alçada do Correio-mor<sup>234</sup>. Contudo, os primeiros movimentos para a organização de rotas postais efetivas, pertencentes a estrutura de governo das capitanias, só se deram a partir de 1798.

---

<sup>232</sup> Romulo Valle Salvino, “A breve história do Correio-mor nas minas de ouro, ou como as Câmaras das vilas mineiras procuraram regular as trocas de correspondências no princípio do século XVIII”, in *Anais do XXVIII Simpósio Nacional de História* (Florianópolis, 2015), 2015.

<sup>233</sup> Ant. 1728/07/07. AHU-Rio de Janeiro-CA, cx.25, doc. 5780-5783.

<sup>234</sup> 26/04/1739. Despacho do Conselho Ultramarino ordenando que se escreva ao Vice-rei do Brasil e aos governadores das capitanias de Minas Gerais, São Paulo, Rio de Janeiro, Pernambuco e Capitães-mores da Paraíba, Rio Grande [do Norte], Ceará e Espírito Santo, para que estabelecessem correios por terra, que não pertenciam ao Correio-mor do Reino. AHU\_ACL\_CU\_003, Cx.5, doc. 436.

Nesse momento, a política na Monarquia quanto às comunicações interiores será diferente, havendo ordens diretas para que sejam abertos caminhos oficiais por onde deveriam passar os correios. Houve, igualmente, maior disponibilidade regional para implantação de correios terrestres, e, também, menos resistências. O que ocorreu, sobretudo, foi uma mudança de paradigma administrativo em relação à América portuguesa em geral e as comunicações em particular, vinda do centro, especialmente a partir dos planos de D. Rodrigo de Sousa Coutinho. Na América portuguesa, será sobretudo nas figuras dos governadores que os planos de rotas postais de ligação de capitanias interiores irão ganhar maior espaço. Contudo, embora as reformas de 1798 tenham logrado resultados mais frutíferos em relação aos séculos anteriores, existiram também dificuldades que impediram os representantes regionais de colocar totalmente em prática os planos da Coroa. Nesse ínterim, os agentes de governo não se privaram de mostrar ao centro da Monarquia os limites do novo sistema, e ofereceram soluções que estavam em grande parte ainda baseadas nas antigas formas de manter a comunicação à distância.

### **Convergências e divergências dos projetos reformistas: os planos de correio dos governadores das capitanias e as percepções regionais sobre distância e comunicações**

A reforma postal pode ser englobada nas discussões acerca da integração imperial propostas no contexto específico das reformas econômicas e fiscais dos últimos anos do século XVIII. O período mariano foi marcado por ações da Monarquia para levantar grande número de informações sobre a América portuguesa. No âmbito científico, por exemplo, foram incentivadas diversas viagens filosóficas às capitanias brasileiras nos últimos anos do século XVIII<sup>235</sup>. Com a ascensão de D. Rodrigo de Sousa Coutinho à Secretaria da Marinha e Ultramar, também tornou-se comum o envio de ofícios aos governadores das capitanias solicitando informações sobre diversos aspectos dos territórios. Sobre o assunto, Ana Rosa Cloclet da Silva afirma o seguinte:

Conjuntamente às viagens, o ministro da Marinha e Ultramar expedia inúmeros ofícios aos administradores das colônias, particularmente aos governadores das capitanias americanas, ordenando o envio das mais diversas e detalhadas informações acerca de sua natureza, população, economia (...) <sup>236</sup>.

---

<sup>235</sup> Silva, *Inventando a nação*, 152.

<sup>236</sup> *Idem*, 153.

A historiografia recente aponta que os governadores eram os maiores intermediários da comunicação política entre o ultramar e o Reino. Especialmente a partir do século XVIII, o número de correspondências enviadas pelos governadores americanos à Coroa atingiu um número bem expressivo, o que revela como a partir daquele momento buscou-se maior controle e conhecimento da América portuguesa por parte do centro político. A expansão mineradora certamente contribuiu para essa intensificação das comunicações, as quais continuaram em franco aumento também durante o período pombalino<sup>237</sup>. Era também de interesse da Monarquia que essa comunicação fosse feita da forma mais ágil possível, sem grandes entraves. Logo, faz sentido que os planos de correio fossem elaborados justamente pelos governadores, pois eram eles os mais envolvidos com as questões sobre distância e comunicações e seus consequentes impactos na governabilidade.

É a partir dessa conjuntura que se deve compreender os ofícios trocados entre os governadores e a Secretaria da Marinha e Ultramar a respeito da elaboração do novo sistema de correios. Os pedidos de informações acerca da viabilidade de se implantar o Correio Marítimo e terrestre tinham como propulsor a necessidade de conhecimento e exploração do território para melhor impulsionar a economia imperial. A troca de correspondência e a existência de meios oficiais para tanto era um dos pontos essenciais de todo um conjunto de reformas que então se queria colocar em prática.

Os planos para a montagem da estrutura de correios dos governadores do Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco, Pará e Mato Grosso, disponíveis no Arquivo Histórico Ultramarino e trabalhados no presente capítulo, são exemplos de como o processo de reforma foi precedido de intensa discussão sobre as melhores soluções institucionais para garantir a comunicação à distância. Eles foram elaborados ou por iniciativa dos próprios governadores e enviados à Coroa ou foram escritos como resposta aos pedidos de D. Rodrigo de Sousa Coutinho acerca de informações sobre tais matérias. Por meio desses planos, é possível perceber as múltiplas percepções regionais concernentes as necessidades postais, bem como as diversas e diferenciadas estratégias sugeridas para a implantação do novo sistema de correios.

A opinião dos governadores enquanto agentes regionais nem sempre partia dessa mesma visão, pois suas análises frequentemente restringiam-se às questões de suas próprias capitanias.

---

<sup>237</sup> Francisco Cosentino et al., “Governadores Reinóis e Ultramarinos”, in *Um reino e suas repúblicas no Atlântico: comunicações políticas entre Portugal, Brasil e Angola nos séculos XVII e XVIII*, org. João Fragoso e Nuno Gonçalo Monteiro (Civilização Brasileira, 2017), 299–335.



Era uma «percepção fragmentada e geograficamente localizada».<sup>238</sup> Isso fica claro nos planos de correios e explica por que cada governador possuía ideias muito diferentes entre si. A única exceção pode ser considerada o plano de D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho, que pensou a integração postal para todas as capitanias do Norte. Mesmo assim, o peso dado à capitania do Grão-Pará no processo de escoamento de cartas para o Reino revela, ainda, certa regionalização.

Os planos para a criação dos correios informam como a circulação de cartas funcionava anteriormente à reforma de 1798 e como os agentes das capitanias se posicionaram sobre a necessidade de transformações estruturais nesse domínio. Em 1796 D. Rodrigo de Sousa Coutinho escreveu carta circular para que todos os governadores da América portuguesa informassem sobre os meios de estabelecer o Correio Marítimo<sup>239</sup>. Embora essa ordem aparentemente tenha sido dirigida a todos os governadores de capitanias, só encontram-se respostas dos governos de Pernambuco, da Bahia, Pará e Mato Grosso.

Mas as ideias acerca da utilidade ou não de haver correios na América portuguesa não foi sempre impulsionada por solicitações do Reino. Alguns agentes de poder locais já estavam alinhados com as principais discussões europeias sobre a importância de haver sistema postal provido diretamente pela Coroa. Esse foi o caso do plano do governador do Rio de Janeiro, D. José Luís de Castro, 2º Conde de Resende. O plano foi inicialmente dirigido ao Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e Guerra, Luís Pinto de Sousa, em 14 de fevereiro de 1796. Posteriormente, em novembro 1798, foi reencaminhado a D. Rodrigo de Sousa Coutinho, junto com uma série de outros ofícios enviados anteriormente à Secretaria da Marinha e Ultramar e a dos Negócios Estrangeiros e de Guerra, desde 1790. Com isso, o Vice-rei e governador tinha como intuito «propor tudo quanto me lembrou ser útil ao aumento, segurança e defesa desta capitania, mas também fará lembrar algumas providências de que ainda dependo para o acerto das minhas disposições»<sup>240</sup>

---

<sup>238</sup> Silva, *Inventando a nação*, 167.

<sup>239</sup> 1796. Resumo das ordens expedidas para todas as capitanias do Ultramar, desde setembro de 1796 pelo Ilmo e Emo Sr. D. Rodrigo de Sousa Coutinho, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos da sua Entrada no Ministério até agora. ANTT, Condes de Linhares, mç. 14, doc. 1.

<sup>240</sup> 19.11.1798. Ofício do Vice-rei do Estado do Brasil, conde de Resende, D. José Luís de Castro, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, remetendo as cópias dos ofícios enviados ao antigo Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, e ao Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e Guerra, Luís Pinto de Sousa, desde a data de sua posse em 1790, relativos à criação de um correio público, aos motivos da demora dos comboios do Rio de Janeiro para o Reino, ao cumprimento das ordens referentes aos pagamentos de soldos, à comutação da pena de João Rodrigues de Carvalho, ao envio de pareceres acerca dos requerimentos militares, à administração do contrato das baleias na Ilha de Santa Catarina, à

D. Rodrigo de Sousa Coutinho havia encaminhado para o Vice-rei um pedido de informações a respeito da viabilidade da criação do Correio Marítimo. Contudo, esse ofício não teve resposta por parte de D. José Luís de Castro. Seu plano para a criação de correio público é anterior a esse pedido, mas foi reencaminhado para D. Rodrigo em novembro de 1798, quando a reforma de correio já se encontrava em curso há alguns meses. Esse detalhe é importante, pois diferencia o plano de D. José Luís de Castro dos outros quatro tratados nesse capítulo. O Vice-rei não respondeu à demanda direta do Secretário e escreveu por iniciativa própria, em momento anterior, para denunciar a desordem da distribuição das cartas que chegavam ao Rio de Janeiro.

O Vice-rei defendia que o controle do fluxo das cartas deveria ser feito por um correio público, ou seja, coordenado pela Coroa. A gestão da comunicação escrita à distância era percebida pelo governador como um dos ramos importantes da administração direta da Monarquia. A situação da distribuição postal gerava «uma série de prejuízos não só ao comércio em geral, mas tão bem (*sic*) a Real Fazenda». Por isso, pedia o beneplácito da Rainha «a fim de reformar este péssimo costume pelo meio que proponho, útil a todo o Estado e ao mesmo Patrimonio Real»<sup>241</sup>.

A exposição do Conde de Resende apresenta muitos elementos em comum com as ideias defendidas por D. Rodrigo de Sousa Coutinho, e percebe-se que o Vice-rei estava a par das novas percepções sobre governabilidade então desenvolvidas no Reino. Em seu plano, as cartas e o correio são vistas como ramo de intervenção e controle direto da Coroa. A segurança das cartas era entendida como essencial para o desempenho da administração, da justiça e do comércio.

Isso fica claro quando é tratada a falta de segurança e desorganização na distribuição das cartas que chegavam ao Rio de Janeiro nos navios de Lisboa e Porto. Na ausência de uma estrutura de correio organizada, com funcionários próprios, a correspondência era conduzida à sala do governo pelos caixeiros ou outra pessoa ligada à tripulação. A distribuição era feita em um pátio, sendo que um indivíduo que soubesse ler anunciava os destinatários. As pessoas ao redor, ao ouvirem seus nomes, recolhiam as cartas para si. Segundo o governador, esse método era extremamente prejudicial, pois era impossível controlar a identidade das pessoas e verificar se elas eram ou não os destinatários de fato. Tal realidade era corriqueira e causava contínuo

---

transferência de uma importância em dinheiro da fragata de guerra para os cofres da Provedoria dos Ausentes. AHU\_ACL\_CU\_017\_, Cx. 168, doc.12474.

<sup>241</sup>*Idem.*

extravio das correspondências. Era, portanto, um problema diretamente ligado à segurança da informação.

Porém, o dano poderia ir muito além do mero descaminho postal, causando também desvio de gêneros da alfândega. Isso porque pessoas de má fé poderiam conseguir, no ato da distribuição dos papéis, documentos que davam acesso às mercadorias transportadas nos navios. As cartas comerciais acompanhavam conhecimentos de carga, faturas dos gêneros carregados nos navios ou avisos de letra, que eram empréstimos tomados em nome de um terceiro para adquirir mercadorias. Na linguagem epistolar de comércio, encontram-se expressões como *esta serve de capa ao conhecimento e fatura*, provavelmente um indício de que a carta enviada levava dentro esse tipo de registro<sup>242</sup>. D. Luís de Castro acreditava que essa documentação deveria ser protegida de possíveis aproveitadores:

Os remanecentes das cartas ficam em cima de um banco a garmel (*sic*) à discrição de todo o velhaco que de caso pensado fazendo-se senhor de alguma, ou mostrando que se encarrega de a levar ao próprio dono, pode saber do estado das alheias dependências, ou cometer roubos, tirando fazendas da Alfândega, por apresentar os conhecimentos que vem inclusos nas mesmas cartas, como me consta ter acontecido em outro tempo<sup>243</sup>.

Assim, o Vice-rei associava a correta distribuição da correspondência à segurança do comércio. Conforme apontado anteriormente, essa era uma concepção generalizada dentre aqueles que defendiam o correio público não só em Portugal como também em outros espaços europeus. O giro postal rápido e eficiente era tido como pré-requisito essencial para o funcionamento desimpedido das transações comerciais, uma vez que as negociações, especulações de mercado e envio e recebimento de mercadorias dependiam de constante troca de informações por escrito. As cartas eram responsáveis por manter a comunicação comercial e, assim, garantir o alavancamento da economia. Por isso era necessário que a Monarquia gerisse a distância, provendo sistema postal adequado e, sobretudo, seguro. Nesse âmbito, o plano do Conde de Resende dialoga com diversas ideias sobre governabilidade e comunicações que então circulavam na Europa do século XVIII.

---

<sup>242</sup> Essa linguagem aparece nas cartas do comerciante pernambucano José Antonio Alves de Souza trabalhadas no *Capítulo V*, mas outros exemplos podem ser encontrados nas cartas comerciais publicadas em Francisco Pinheiro e Luís Lisanti, *Negócios coloniais; uma correspondência comercial do século XVIII* (Brasília: Ministério da Fazenda, 1973).

<sup>243</sup> 19/11/1798. Ofício do Vice-rei do Estado do Brasil, Conde de Resende, D. José Luís de Castro, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, remetendo as cópias dos ofícios enviados ao antigo Secretário de Estado da Marinha e Ultramar [...].AHU\_ACL\_CU\_017\_, Cx. 168 doc.12474.

Outra questão discutida pelo Vice-rei também encontrava-se alinhada ao paradigma comunicacional da época. Em seu plano, os correios eram vistos como parte da receita do soberano e a falta de controle nessa área era associada às perdas financeiras da Coroa: «Desta genuína exposição se percebe a infinidade de prejuízos que pode sofrer não só o comércio em geral, mas tão bem a Real Fazenda por amor dos contratos e contas que tem com os comerciantes»<sup>244</sup>.

Os ganhos financeiros da Coroa eram entendidos pelo Conde de Resende em um duplo viés. Primeiro, a adoção do correio público proveria os interesses régios permitindo a correta recolha de impostos associados às mercadorias. Nesse ponto, a linha de pensamento era a seguinte: caso as mercadorias fossem extraviadas devido a má distribuição da correspondência, sofriam não só os homens de negócios, mas também a Coroa, pois deixaria de receber as taxas referentes. Segundo, havia o entendimento do transporte das cartas como passível de taxação. A centralização dos serviços postais nas mãos da Coroa teria ganhos financeiros diretos ligados à cobrança do porte. Em suma, seria um serviço que permitiria ao Real Erário arrecadar receita. Gerir a distância era, portanto, questão estratégica para a saúde financeira do Império.

A utilidade financeira do correio público também estava associada a ideia de que o mesmo deveria ser uma instituição autossustentável e geradora de lucros. Em sincronia com o pensamento desenvolvido por Adam Smith e também por D. Rodrigo de Sousa Coutinho, o governador acreditava que os custos da administração deveriam ser pagos pelos vassalos. Tal aplicação não deveria ser difícil, pois diversas pessoas, especialmente os mercadores, estariam dispostos a pagar taxa por suas cartas caso tivessem a garantia de que as mesmas seriam transportadas de forma segura e eficiente. O governador acreditava que a capacidade dos habitantes do Rio de Janeiro em arcar com os custos das cartas não era muito diferente de qualquer vila do Reino:

[...] especialmente em todas as cidades e vilas do Reino, o comércio das quais nem é mais vantajoso e geral do que desta cidade, nem os seus habitantes tem mais possibilidade para satisfazerem o imposto que se paga por cada carta, vindo desta sorte a ser mais pronto o giro das correspondências, e acautelando-se muitas maldades que se podem cometer<sup>245</sup>.

De acordo com esta visão, as receitas do novo empreendimento seriam avultadas a ponto de permitir o pagamento de toda a estrutura a ser montada (contratação de pessoal, compra de material, disponibilização de espaço para as casas de correio, etc). Mas, além disso, seriam

---

<sup>244</sup> *Idem.*

<sup>245</sup> *Idem.*

fonte de lucros. Garantiriam, também, acumulação de capital suficiente para ser aplicado em outros empreendimentos públicos. O Vice-rei sugeriu utilizar os rendimentos dos correios na finalização da construção da Sé, na construção de cisterna pública e na formação de corpo de cavalaria mais numeroso. D. Luís de Castro defendia um sistema de correios no qual os rendimentos iriam diretamente para o Erário Régio e a contratação de pessoal e gastos com o funcionamento seriam sempre por conta da administração. A adoção desse tipo de sistema, em sua concepção, era «bem a imitação do que se pratica entre os povos civilizados»<sup>246</sup>.

No Capítulo I, destacou-se como os políticos e intelectuais ilustrados portugueses inspiraram-se no exemplo de outras reformas de correio europeias. Assim, uma das maiores argumentações a esse respeito era que outras nações *civilizadas* possuíam correio público. Esse foi o ideal que embalou as reformas levadas à cabo por D. Rodrigo de Sousa Coutinho, que, em seus discursos sobre a fiscalidade e o comércio, elencou os correios como parte essencial de seu plano. Também percebe-se, nos escritos do governador do Rio de Janeiro, a utilização dessa lógica previamente construída em Portugal durante o período.

Contudo, duas especificidades devem ser apontadas no plano do Rio de Janeiro. Primeiro, a ausência das discussões a respeito do correio como monopólio da Coroa e como a concorrência com outros sistemas e instituições de transporte de cartas então em vigor poderiam atrapalhar a gestão do fluxo das cartas pela Monarquia e a recolha de taxas associadas. Não há menção à possibilidade de subordinação dos navios de comércio à estrutura postal, nem à supressão de formas gratuitas de envio. Na visão do governador, um sistema organizado e coerente seria suficiente para ser a escolha natural por parte dos correspondentes, visto que suas missivas estariam mais seguras. O governador não apontou medidas de punição para aqueles que quebrassem o monopólio postal por parte da Coroa. Em segundo lugar, o plano é voltado somente para a capitania do Rio de Janeiro e suas trocas epistolares com Portugal, havendo completa ausência de elucidações acerca de correios terrestres ou marítimos que ligassem o Vice-reinado à outras capitanias.

Os planos formulados pelos governadores de outras capitanias foram retornos aos ofícios enviados por D. Rodrigo de Sousa Coutinho em setembro de 1796. São respostas que estão de acordo com a lógica estabelecida no período mariano, de fornecer constantes informações a respeito dos mais variados tópicos relacionados às capitanias da América

---

<sup>246</sup> *Idem.*

portuguesa. Embora impulsionados por uma demanda comum, o conteúdo produzido pelos governadores a respeito do sistema de troca de cartas foi extremamente diversificado, pois pautavam-se em experiências regionais relativas a cada capitania. Tendo isso em vista, havia diversos pontos de discordância acerca da real utilidade das reformas na área postal.

Esses projetos distanciavam-se de muitas formas do paradigma sobre comunicações pregado por D. Rodrigo de Sousa Coutinho e mesmo pelo Conde de Resende. Isso porque estavam embasados em entendimentos comuns sobre as formas de circulação de correspondência que eram anteriores às discussões promovidas pelo contexto das Luzes. Em linhas gerais, esses projetos apontavam que a antiga estrutura comercial e particular de entrega de correspondência funcionava de maneira efetiva, o que tornava a existência do correio desnecessária.

A partir dessa premissa básica, duas opiniões foram emitidas pelos governadores: 1- A implantação de um sistema de Correio Marítimo da Coroa só seria bem sucedido e rentoso caso fosse garantida uma estrutura de transporte de cartas que fosse mais efetiva do que a já existente rede de navios comerciais ou; 2 – A distribuição de cartas não deveria ser responsabilidade da Coroa. Ou seja, o serviço seria garantido exclusivamente pelos próprios navios de comércio e sua recolha e distribuição nos locais de origem e destino deveriam ser feitos ou por particulares ou por pessoas ligadas às tripulações dos navios aonde vinham as correspondências. Ou seja, percebe-se nessa lógica argumentativa entendimentos tradicionais sobre a circulação epistolar que não estavam muito distantes daqueles promovidos durante os levantes contra os assistentes de Correio-mor em fins dos seiscentos e primeira metade dos setecentos.

Embora D. Rodrigo de Sousa Coutinho tenha solicitado o envio de planos para os governadores em 1796, alguns ofícios dos governadores indicam grande demora na resposta à demanda. A agilidade ou morosidade no envio pode ser considerado fator indicativo do maior ou menor interesse que cada governador tinha na construção do sistema de correios. O primeiro a manifestar-se foi o governador do Pará, D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho, irmão de D. Rodrigo. Os ofícios dos governos da Bahia, de Pernambuco e de Mato Grosso são mais tardios, e certamente chegaram as mãos da Coroa após a emissão das primeiras ordens para que se lançassem ao mar embarcações postais para a América<sup>247</sup>. Ou seja, muito mais do que uma

---

<sup>247</sup> Os ofícios enviados aos governadores por D. Rodrigo de Sousa Coutinho são de setembro de 1796. A resposta do Pará é de maio de 1797, a da Bahia de dezembro de 1797 e de Pernambuco de abril de 1798 e a de Mato Grosso de julho de 1798. A primeira ordem para que o pacote de correio marítimo navegasse para a América portuguesa é de dezembro de 1797 e o Alvará de criação do Correio Marítimo é de 20 de janeiro de 1798.

avaliação prévia do assunto e sugestões de execução, esses planos, formulados simultaneamente à aplicação das reformas, parecem ter tom crítico em relação à imposição de mudanças que já ocorriam naquele momento. O plano do governador do Pará deve ter sido o único a alcançar o Reino em momento anterior às reformas. Por isso, este deve ter sido uma das grandes bases para o lançamento da legislação que passou a reger os correios do ultramar. De fato, o Alvará de 20 de janeiro de 1798 possui muitos pontos em comum com o plano deste governador.

A discussão a respeito do monopólio, um dos pontos cruciais para a existência de um correio associado à alçada da Coroa, toma no plano de D. Francisco proporções interessantes. Na lógica desenvolvida pelo governador do Pará, o sistema monopolístico poderia entrar em colapso justamente devido a existência de toda a antiga estrutura de transporte postal, associada neste caso aos navios mercantis. Ou seja, apesar de defensor do monopólio, é presente nos argumentos do governador o entendimento de que o aparato anterior era efetivo e forte o suficiente para minar os interesses da Coroa. Contudo, explicou que a existência do Correio Marítimo e navios oficiais era importante, sobretudo naquele período de guerra, no qual a segurança das embarcações de comércio não estava garantida <sup>248</sup>.

Utilizando-se desse argumento, o plano de D. Maurício de Sousa Coutinho tentou apontar soluções para contornar a concorrência das embarcações de comércio e tornar o Correio Marítimo rentável ao fisco real. Em sua opinião, a competição da esfera mercantil poderia ser evitada tomando-se alguns cuidados. O primeiro seria as cartas transportadas pelos navios mercantes e de guerra não serem gratuitas, pois isso traria «grandes prejuízos» ao novo estabelecimento. Ou seja, houve a sugestão de que as cartas levadas pelos navios de comércio fossem também cobradas para garantir assim o monopólio do serviço.

Em segundo lugar, devia-se manter a regularidade e rapidez dos pacotes. Ao contrário dos navios de comércio, que não tinham datas específicas de saída e de chegada, os pacotes deveriam ter dias regulares, dando assim ao público maior segurança e efetividade no encaminhamento de suas cartas. Para tanto, deveriam-se garantir seis embarcações exclusivas. A cada mês, uma sairia de Lisboa em direção à América portuguesa. A regularidade seria a maneira de tornar os pacotes a opção prioritária dos correspondentes. Sabendo que as cartas chegariam de forma rápida e segura, a escolha tenderia a ser a via oficial.

---

<sup>248</sup>10/05/1797. Ofício (2ª via) do Governador e Capitão general do Estado do Pará e Rio Negro, D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho, para o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, remetendo um plano para o estabelecimento de um Correio Marítimo para as correspondências de Portugal com as suas colônias da parte setentrional do Brasil. AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.109, doc.8578.

Outra forma de garantir o sucesso do empreendimento seria a cobrança de preços módicos pela entrega das cartas, pelo menos até que as pessoas se habituassem ao novo sistema e compreendessem seu verdadeiro benefício. Sobre esse assunto, o governador indicou ter ouvido a opinião de homens de negócio da Praça, e os mesmos acreditavam ser excessiva a cobrança de 80 réis por carta, visto que estavam acostumados a não pagarem por esse serviço. Por isso, a taxa deveria ser um preço «comodo, ao menos até que o público acostumando-se a regularidade e exacção das correspondências se acomode voluntariamente e procure mesmo o maior desembolso para conseguir aquelas vantagens (...)»<sup>249</sup>.

No que diz respeito ao meio de transporte marítimo das cartas, D. Francisco defendeu a adoção de paquetes exclusivos da Coroa, tal como a fórmula adotada pioneiramente pela Grã-Bretanha. Essas embarcações seriam responsáveis por ligar a América portuguesa entre si e também com o Reino, atendendo com regularidade e prontidão as seguintes capitanias: Maranhão, Piauí, Ceará, Paraíba, Pernambuco e Bahia. Além disso, vias internas deveriam permitir o escoamento de correspondência de Goiás e Mato Grosso, que, por serem interiores, se comunicavam com o Reino por via das capitanias costeiras por onde os paquetes circulariam.

Para atender todas as capitanias apontadas, D. Maurício indicou Açu, no Rio Grande do Norte, como o porto de chegada da embarcação vinda de Lisboa. Segundo sua concepção, esse era o local mais equidistante das outras regiões do Norte para que a correspondência pudesse chegar por terra rapidamente. Esse porto era preferível ao Araçá ou Jaguaribe, por ter «estrada de terra desembaraçada», sem obstáculos durante o inverno, que era a estação das chuvas. Outros portos mais ao Sul não seriam vantajosos pois a viagem para o Norte seria extremamente morosa, principalmente ao Pará.

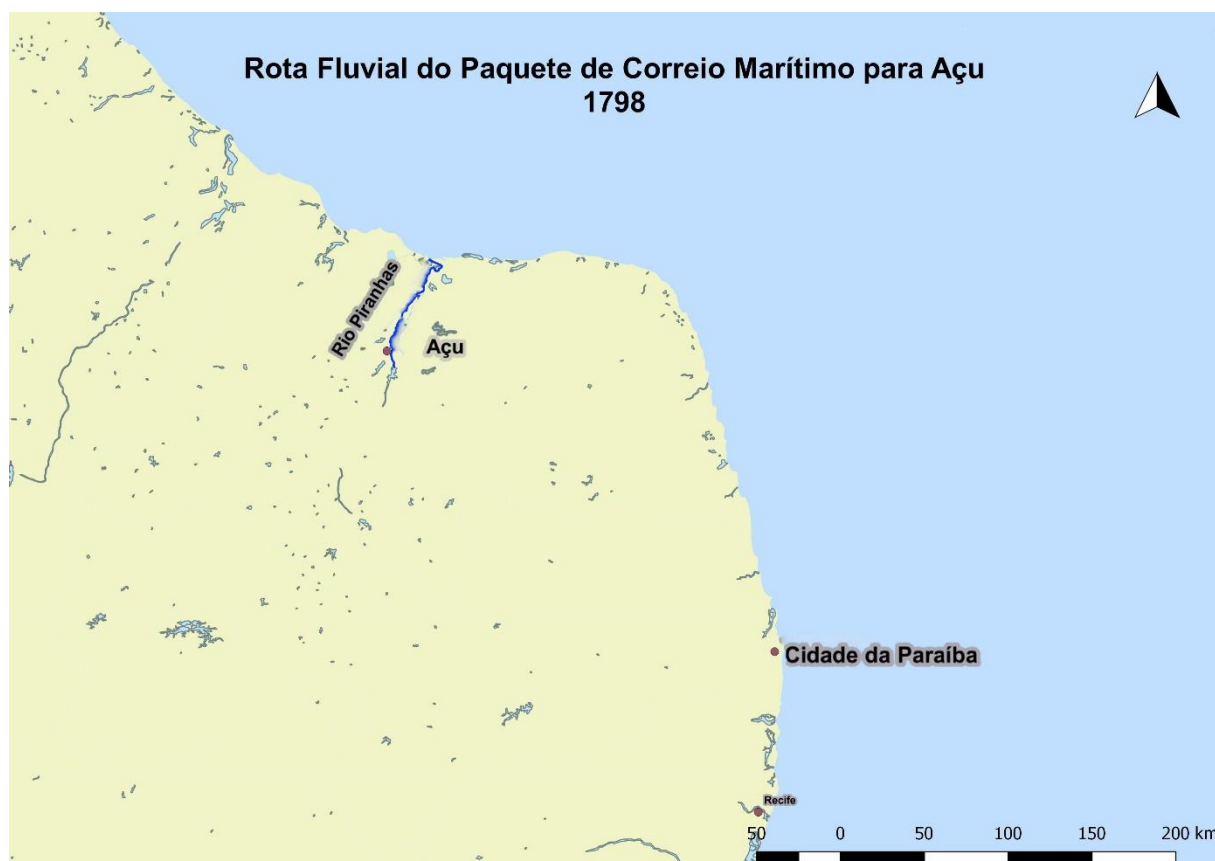
Como é possível visualizar no mapa, Açu não fica no litoral, e o acesso do paquete provavelmente seria feito pela via do Rio Piranhas.

---

<sup>249</sup> *Idem.*



Figura 1: Rota Fluvial do Pacote de Correio Marítimo para Açu, de acordo com o Alvará de 20 de janeiro de 1798  
Mapa elaborado pela autora com o software QGIS.



O tempo regular de viagem do pacote (total ida e volta) deveria ser de 115 dias. 30 dias seriam gastos para chegar de Lisboa ao Açu, e 60 na volta de Salinas, no Pará, para o Reino. Os restantes 25 dias seriam gastos com o percurso interno da embarcação, sendo que a mesma não deveria demorar muito em cada paragem, utilizando-se do tempo mínimo para reparos e carregar-se de mantimentos. A agilidade do Correio Marítimo seria uma vantagem frente às outras embarcações, pois o primeiro faria sua viagem completa em aproximadamente 4 meses.

Quanto aos agentes necessários para realizar o trabalho, propôs a contratação de dois para fazer a recepção das cartas em Açu: um para o embarque e desembarque e outro despachá-las para a cidade. Já as outras vilas principais deveriam ter um «Correio-mor», um escrivão e um distribuidor. E as vilas menores contariam com um oficial subordinado ao Correio-mor. O vencimento deveria vir do produto dos correios, em «proporção considerada razoável». A escolha dos agentes deveria ser de responsabilidade das câmaras (que sugeriria três nomes) e do governador (escolheria uma pessoa).

Além desses agentes, deveriam também ser pagos pelos correios os patrões das pequenas embarcações fluviais e os remadores, que deveriam ser índios. Os indígenas também deveriam auxiliar a passagem dos correios terrestres nas pequenas vilas. É nesse gênero de

afirmações que é possível perceber como o plano de D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho articulou argumentos que visaram a centralização institucional postal em conjunto com outros que englobavam instituições comunicativas internas até então existente. A absorção da estrutura tradicional de comunicação foi uma tendência que acompanhou todo o período das reformas postais. E, no que concerne a utilização da mão-de-obra indígena, ela serviria, segundo Costa, tanto para disciplinar e controlar essa parcela da população quanto para aproveitar os «hábitos ancestrais desses nativos», grandes conhecedores dos caminhos coloniais<sup>250</sup>. De acordo com D. Francisco, a utilização de canoeiros e indígenas era comum para manter a circulação de comunicação e comércio naquela região:

[...] a meia distância destes trajeto de um a outro rio se fizessem estabelecer algumas famílias de índios para maior comodidade da viagem, que nestes termos se pode fazer mui economica, pagando-se aos índios habitantes dela somente os dias em que forem ocupados, ou em acompanhar o correio, ou em conduzirem eles mesmos as bolsas das cartas<sup>251</sup>.

A esse respeito, é importante afirmar que o plano de Correio Marítimo do governador do Pará foi acompanhado de projeto detalhado em relação aos correios internos. D. Francisco acreditava que as estruturas postais marítima, fluvial e terrestre deveriam estar integradas, e a comunicação eficiente entre as capitanias, especialmente das do interior, dependiam do giro regular da correspondência.

Assim, sua proposta era criar caminhos de correios que interligassem o Pará ao Maranhão, Rio Negro, Mato Grosso e Goiás. Para o Rio Negro, o correio deveria ser feito pela navegação do rio Amazonas. De lá, o giro continuaria para o Mato Grosso pelo Rio Madeira. Para Goiás, o caminho viável seria pelos rios Tocantins e Araguaia. A navegação seria feita por duas canoas pequenas, chamadas à época de *igantes*, que deveriam sair a cada dois meses. A única capitania a comunicar-se fora da via fluvial seria o Maranhão, a qual contaria com correio terrestre saindo de Ourém, no Pará. De lá até o Maranhão gastariam-se «setenta e tantas léguas» a pé ou à cavalo, que eram percorridas normalmente em 30 dias. No período de inverno, o trajeto poderia demorar mais, devido as chuvas que enchiam os rios e alagavam as estradas.

---

<sup>250</sup> João Paulo Peixoto Costa, “Limites da disciplina: os Índios Correio sob o Governo Sampaio no Ceará (1812-1820)”, *História Social*, nº 25 (2013): 113.

<sup>251</sup> 10/05/1797. Ofício (2ª via) do Governador e Capitão general do Estado do Pará e Rio Negro, D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho, para o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, remetendo um plano para o estabelecimento de um Correio Marítimo para as correspondências de Portugal com as suas colônias da parte setentrional do Brasil AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.109, doc.8578.

Todo esse planejamento dos correios interiores foi ligado ao do Correio Marítimo, pois D. Francisco especulou a média de tempo que cada capitania dependente das vias fluviais e terrestres demoraria para comunicar-se com Lisboa. Para que algum correspondente do Reino recebesse resposta do Rio Negro a demora seria de 5 meses, de Goiás, 6 a 7 meses e de Mato Grosso, 10 meses. Esse era um tempo considerado mais vantajoso do que o feito pelas embarcações de comércio. De Goiás, por exemplo, era comum que as respostas demorassem cerca de 1 ano ou mais.

A questão da comunicação de territórios interiores com o Pará e demais localidades foi abordada também pelo governador do Mato Grosso Caetano Pinto de Miranda Montenegro, em plano enviado à Coroa em 1798. Esse caso específico diferencia-se dos apontados anteriormente, especialmente devido a ausência de discussões sobre sistemas comunicacionais pré-existentes e possíveis concorrências ao monopólio da Coroa. Tal fato possivelmente está relacionado às dificuldades comunicacionais da capitania de Mato Grosso que, como região interior, possuía acessos escassos e morosos. Outra grande questão também era o esvaziamento populacional e especialmente a falta de homens de negócio, o que resultava em poucos utilizadores interessados na nova instituição. O risco, portanto, não eram sistemas concorrentes, mas sim baixa correspondência e consequente falta de pagamento de portes para o reinvestimento na estrutura. O governador afirmou o seguinte:

O total da povoação desta capitania ainda com pouca diferença por vinte e cinco mil almas, mas a maior parte são negros e pardos forros, ou cativos, os quais não tem relação algumas externas. Os roceiros e mineiros vivem concentrados no meio da sua escravatura, e esta espécie de sociedade doméstica, dura e violenta, parece que os aparta de toda cultura e comércio humano. O corpo dos negociantes é também muito diminuto [...] <sup>252</sup>.

A institucionalização dos serviços postais era tida como necessária para resolver o problema do isolamento da capitania, uma vez que um corpo diminuto de negociantes resultava não só em poucas pessoas ávidas para enviar e receber cartas, mas minava também outras formas de transporte da correspondência. O tempo de demora da viagem por terra para capitanias como Rio de Janeiro e Bahia, com quais normalmente eram feitas as transações comerciais, era extremamente longo, podendo levar até 1 ano de ida e volta. Por isso, o produto das cartas poderia não ser um ramo rentoso para a Coroa. A melhor forma de resolver essa questão, e tornar o correio público rentável, era abrir vias de comunicação e comércio com Goiás e com o Pará. Para a ligação com a última, era necessário a inauguração de povoamentos

---

<sup>252</sup>07/07/1799. Ofício do Governador e Capitão General da capitania de Mato Grosso, Caetano Pinto de Miranda Montenegro, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre o estabelecimento de Correio com a Corte e os Domínios Ultramarinos. AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 35, doc. 1796.

no curso do Rio Madeira, que ligava as duas capitanias, notadamente na Cachoeira do Salto. Devido a despesa demasiada que esse caminho teria, os correios com destino ao Pará deveriam sair apenas duas vezes ao ano. Os planejamentos relativos aos caminhos interiores entre Pará e Mato Grosso pela via fluvial foram efetivamente colocados em práticas nos anos posteriores à inauguração do sistema de correios, conforme será abordado nos capítulos posteriores.

As opiniões dos governadores do Pará e Mato Grosso, embora diferentes entre si, eram favoráveis a existência de correios oficiais. A grande distinção destes dois planos diz respeito às peculiaridades relacionadas às capitanias da alçada de cada governador. No caso de Caetano Pinto de Miranda Montenegro, o parecer positivo quanto à implantação dos correios era motivada por interesses estratégicos em melhorar o acesso terrestre e o comércio com outras regiões. O governador acreditava que a instituição postal estava intimamente ligada ao incentivo comercial, e só poderia ser um empreendimento sustentável e rentável caso o comércio florescesse. Situação diferente era a da capitania gerida por D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho. Por contar com saídas marítimas, o Pará já possuía um sistema de envio de correspondência proporcionado por outras instituições atuantes, como a Praça e os navios de comércio. Assim, apesar de ser a favor da criação do correio, o governador apontava que certos cuidados deveriam ser tomados em relação à concorrência da antiga estrutura.

Os governadores de outras capitanias costeiras também utilizavam-se da mesma base argumentativa de D. Francisco em relação à estrutura marítima, mas muitas vezes com o objetivo de apontar a falta de utilidade de um Correio Marítimo gerido diretamente pela Coroa. Na opinião dos governadores da Bahia e de Pernambuco, a circulação de cartas vindas de Portugal para suas respectivas capitanias não encontrava grandes impedimentos, pois eram trazidas pelos navios de comércio que chegavam frequentemente aos seus portos. Ou seja, acreditavam que a estrutura funcionava perfeitamente tal como se encontrava, provida pela instituição mercantil. A partir desse argumento comum, duas opiniões se formaram. D. Tomás José de Melo, governador de Pernambuco, sugeriu tal qual D. Francisco, a subordinação dos navios de comércio ao sistema postal. Já D. Fernando José de Portugal realmente pode ser considerado como o maior opositor das reformas de correio, pois seu plano na realidade consiste em uma dura crítica à nova instituição, calcado no argumento de que o giro dos navios comerciais era mais do que o suficiente para manter o bom fluxo das cartas.

Uma observação deve ser feita em relação aos planos dos governadores de Pernambuco e da Bahia. O fato de apresentarem argumentos contrários mas, em seguida, elencarem as medidas necessárias para a montagem institucional dos correios ligados ao governo pode à

primeira vista parecer contraditório. Contudo, é preciso lembrar que os planos desses governadores foram escritos quando a reforma já se encontrava em curso e os paquetes de correio já estavam inclusive em atividade. Assim, as críticas desses agentes de poder devem estar muito mais relacionadas à reprovações de um movimento que já se encontrava iniciado e não poderia mais ser impedido. Isso também explica a sugestão de ações para a construção das Administrações de correio uma vez que, apesar das discordâncias, essa ação deveria ser tomada de acordo com as ordens régias. Portanto, a defesa do antigo sistema e a aversão ao monopólio por parte da Coroa tem tom crítico sobre as reformas então correntes, mas sem deixar de lado a obrigação de fazer cumprir a vontade da Monarquia.

Esse certamente foi o caso do governador de Pernambuco, D. Tomás José de Melo, quando enviou à Secretaria da Marinha e Ultramar um plano de correio em 17 de abril de 1798. Nessa data, o primeiro pacote de Correio Marítimo já havia chegado na capitania, portando o Alvará do Correio Marítimo, de 20 de Janeiro de 1798<sup>253</sup>. Portanto, a resposta extremamente tardia à demanda feita por D. Rodrigo de Sousa Coutinho em 1796 reveste-se de novo significado, pois sugestões e críticas feitas pelo governador centraram-se em uma estrutura que já estava em funcionamento.

Isso fica claro logo no primeiro assunto tratado pelo plano, relativo ao local de chegada escolhido pelo Alvará para ser o primeiro ponto de parada dos paquetes para as capitanias do Norte: Açú. Como se sabe, essa sugestão foi feita por D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho. O governador de Pernambuco descreve Açú como «terra de sertão», sendo a cidade mais próxima (ainda assim distante muitas léguas) Vila Nova da Princesa, povoado de pescadores sem condições de fornecer o necessário ao recebimento do pacote. Por isso, o ideal seria que a primeira escala fosse ou em Pernambuco ou Paraíba para somente depois seguir para as demais capitanias do Norte:

Nunca pode o Correio Marítimo, vindo de Lisboa, fazer comodamente a primeira escala no porto do Açú, que como já se disse, é terra de sertão, falta de mantimentos, distante muitas léguas da Vila Nova da Princesa, a quem pertence povoada só de pescadores, e de palhoças, para recolher o sal nativo, sem que ali more pessoa capaz de quem se confie o guarda a despeito das provisões e gêneros que se pode precisar o Bergatim<sup>254</sup>.

---

<sup>253</sup> Em ofício de 04/05/1798, D. Tomás José de Melo indicou que o primeiro pacote que saiu de Lisboa deu fundo em Pernambuco no dia 13/04, quando recebeu o Alvará de 20 de janeiro. BNRJ, Manuscritos, I-28,28,033

<sup>254</sup> 17/04/1798. Ofício do Governador da capitania de Pernambuco, D. Tomás José de Melo, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre as medidas que tem tomado para aperfeiçoar o novo plano de Correio Marítimo. AHU\_ACL\_CU\_015\_, Cx.201, doc.13762.

De fato, o primeiro pacote vindo de Lisboa, *Príncipe Real*, aportou na Paraíba. Ou seja, desde a primeira viagem, Açú não serviu como ponto de ancoragem do Correio Marítimo. Nesse sentido, D. Tomás José de Melo, por meio do conhecimento adquirido territorialmente, acreditava que todas as próximas viagens deveriam não ter como destino Açú, pois não havia estrutura local suficiente para o recebimento do pacote.

Em relação a necessidade de um sistema de correios em Pernambuco, D. Tomás é crítico em relação a utilização de embarcações próprias da Coroa, defendendo a manutenção dos navios de comércio no serviço. Os pacotes só seriam úteis em momentos de exceção como os de guerra, nos quais a frequência da navegação mercantil poderia ser prejudicada. Ou seja, o Correio marítimo, na perspectiva desse governador tinha função temporária. Afirmou o seguinte:

Parece tão bem que esta capitania só tem percisão (*sic*) de Correio Marítimo no estado atual de guerra, por que não havendo, basta que se estabeleça o Correio para distribuição das cartas, e recebimento do seu porte como fica dito, assim pelo que respeita a Europa, como aos outros portos do Brasil, porque feita a paz e ficando como dantes franca a navegação, escusa-se outro Correio que não sejam os próprios navios de comércio, como os melhores para esse fim, não só porque todos os meses chegam a este porto, como porque neles, sendo os condutores das mercadorias, é que vem as faturas, os avisos e as ordens sobre todos os artigos do comércio, e só a um ou outro caso especial é que vimos a ter necessidade de Correio marítimo<sup>255</sup>.

Assim como o 2º Conde de Resende, o governador de Pernambuco fez a ligação entre o transporte das cartas e outros documentos escritos típicos das transações comerciais da época: conhecimentos, avisos e faturas. Mas, ao contrário do primeiro, utilizou-se desse argumento para sublinhar a naturalidade da subordinação do sistema postal aos agentes mercantis. Os navios de comércio e as pessoas envolvidas na navegação e nos negócios eram as indicadas para gerir o transporte de cartas, uma vez que eram as mais envolvidas e maiores interessadas na correta circulação de informação escrita.

Contudo, o governador tinha ciência de que a utilização exclusiva e gratuita dos navios de comércio havia chegado ao seu fim, uma vez que, já em posse do Alvará de 20 de Janeiro de 1798, sabia que os pacotes passariam a atuar regularmente e que todo e qualquer embarcação só poderia transportar cartas se fossem subordinadas à administração postal. Por isso, apesar de demonstrar clara preferência pela utilização de navios de comércio, o governador indicou que as cartas transportadas pelos mesmos deveriam ser subordinadas ao correio e pagarem o porte. Para que não houvesse desvios, seria necessário que um agente, durante a

---

<sup>255</sup> *Idem*.

visita do navio, ficasse encarregado de receber a mala de cartas à bordo e encaminhá-las ao correio:

Em consequência do que o Correio Geral mandará um agente seu com a inspeção que vai a visita dos navios, e recolherá em mala fechada as cartas que achar a bordo, e as trará para terra, para as distribuir, e arrecadar o porte estabelecido. O mesmo se praticará acerca dos barcos, indo o tal Agente com a guarda das portas, que os costuma vistar, para trazer as cartas que neles vierem de outras capitanias<sup>256</sup>.

Ou seja, o governador sugeria a associação do antigo sistema, o transporte pelos navios mercantes, com o novo, por meio da visita e coleta da mala por meio dos funcionários do correio. Na prática, essa foi a mesma solução apontada pelo Alvará de 20 de janeiro, norma a qual D. Tomás já possuía conhecimento.

O governador também esboçou em seu plano a estrutura da nova instituição. Quanto à contratação de pessoal, acreditava que deveria ser nomeado um funcionário, intitulado *Correio Real* pela Real Secretaria do Governo ou pela Junta da Fazenda para arrecadar todas as cartas vindas de Lisboa para Pernambuco e anexas e para a Bahia, como também recolher as cartas do Brasil para o Reino. Esse agente faria uma lista de distribuição das cartas e seria responsável por cobrar o porte, que seria o seguinte: 80 réis por até 4/8 de peso e 30 réis a mais por cada oitava a mais. Para as cartas entre capitanias, o valor deveria ser 40 réis.

No que diz respeito aos caminhos de terra, apesar de atribuir-lhe vantagens, fez poucas sugestões. Afirmou somente que as cartas da Bahia deveriam ser transportada por terra em bolsas fechadas de couro levadas por caminheiros, que seriam pagos das rendas do correio. Na Bahia, deveriam entregar ao correio local e também recolher as cartas que fossem para Lisboa para serem despachadas no Recife. Sobre a comunicação com outras capitanias costeiras, o governador afirmou que a mesma também encontrava-se bem estabelecida, por meio de barcos de pequenos porte, utilizados para a compra dos gêneros em períodos de monções.

Outro caso de plano tardio e posterior ao início das atividades do Correio Marítimo é o da Bahia, elaborado por D. Fernando José de Portugal. Este foi escrito anteriormente ao recebimento do Alvará de 20 de Janeiro de 1798, pois data de dezembro do ano anterior. Contudo, D. Fernando já tinha conhecimento dos planos da Coroa, pois trocou em meados de 1797 correspondências com D. Rodrigo de Sousa Coutinho sobre a construção de embarcações

---

<sup>256</sup> *Idem.*

no Arsenal da Bahia para servirem de paquetes<sup>257</sup>. Ainda assim, seu plano de dezembro era extremamente reticente quanto a manutenção do Correio Marítimo da Coroa. Em sua perspectiva, o sistema de organização das cartas, calcada em costumes e experiências advindos de séculos anteriores, funcionava até então efetivamente. O grande responsável pelo sucesso desse sistema era o serviço provido pelas instituições mercantis então atuantes:

[...] pelo que toca porém a correspondência por mar, ocorre-me dizer que esta se acha muito bem estabelecida entre esta capitania e os portos do Reino e outros domínios ultramarinos, com o grande número de navios, corvetas, sumacas e bergantins que anualmente e em todo o tempo navegam e giram reciprocamente<sup>258</sup>.

Além disso, apontou uma série de indicações de como a distribuição de cartas era feita sem haver propriamente correio. Em Salvador, as cartas vindas nos navios mercantis eram entregues no Palácio de Governo e recolhida pelo «Ajudante das Cartas». Formava-se então uma lista de destinatários que seriam responsáveis por buscá-las no local. As cartas não reivindicadas eram entregues pelo ajudante a domicílio e para isso ele cobrava uma pequena quantia. Essa taxa era o único rendimento do ajudante, que não recebia emolumento pela sua função. Esse sistema de distribuição funcionava perfeitamente desde a primeira metade do século XVIII. Não há, no plano, menção alguma à desvantagens, como a possibilidade de extravios postais acompanhados de prejuízos ao comércio e à Real Fazenda.

O posicionamento de D. Fernando José de Portugal possuía fundamentos arraigados em convenções tradicionais acerca do direito do auto-governo da distribuição da correspondência. Conforme apontado na seção anterior, os poderes locais da capitania baiana, desde o século XVII, sempre se posicionaram contra as interferências do centro nos assuntos postais, o que resultou em constantes impedimentos dos assistentes de Correio-mor de atuarem na Bahia. Não por acaso, esses processos foram resgatados por D. Fernando José de Portugal e utilizados como argumento para ilustrar a pouca utilidade de Correio Marítimo na capitania. A insistência nesse ponto tinha por trás a tentativa de manutenção de direito conquistado há muito tempo.

Na opinião do governador, a não-interferência na distribuição das cartas era vantajosa inclusive para a Monarquia. Desde os seiscentos, o transporte e entrega das cartas de mar não implicavam custo algum nem à Coroa, nem ao governo local ou mesmo aos correspondentes.

---

<sup>257</sup> 04/07/1797. Carta de D. Fernando José de Portugal, para o secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a construção de dois bergantins que devem servir de paquetes correios marítimos. AHU-Bahia-CA, Cx. 89, doc. 17413-17415.

<sup>258</sup> 23/12/1797. Ofício do Governador D. Fernando José de Portugal para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, no qual informa acerca da maneira de estabelecer o serviço do Correio da capitania da Bahia com o Reino e os outros domínios ultramarinos. AHU-Bahia-CA, Cx.90, doc.17556-17557.



A Coroa não gastava com estrutura marítima para o envio das cartas, o governo local não tinha dispêndios com funcionários para cuidar da distribuição e os correspondentes não pagavam nada, a não ser que recebessem a domicílio. Contratar pessoal para os correios locais implicaria no pagamento de ordenados e cobrança de porte de cartas para financiar a nova estrutura. O governador afirmou que o rendimento anual poderia não suprir essa demanda e seria capaz de não gerar lucro aos cofres reais.

Portanto, D. Fernando José de Portugal não acreditava ser frutífera a implantação do correio, uma vez que seria um ramo da Real Fazenda «de muito pouca consideração». A opinião era divergente da do Vice-rei do Rio de Janeiro, o qual acreditava que a utilização dos serviços pelos habitantes da cidade seria suficiente não só para cobrir os gastos como também para investir em outras áreas públicas. A experiência passada no que diz respeito às tentativas de instituir correios na Bahia, nomeadamente da capital, Salvador, gerou essa perspectiva. O funcionamento da antiga estrutura fez com que o governador visse desvantagens na adoção de reformas.

D. Fernando José de Portugal dedicou maior espaço do seu plano a tecer argumentos contra o Correio Marítimo em detrimento à sugestões de ações para o estabelecimento da estrutura. Após construir toda a argumentação negativa, aponta que, «porém a querer S. M. estabelecer aqui um correio das cartas [...]» e listou algumas medidas para garantir o bom funcionamento dos correios. É importante lembrar que o correio marítimo, a essa altura, já estava estabelecido, e houve ordens para o lançamento de paquetes para a América portuguesa no mesmo mês no qual o governador escreveu esse ofício, em dezembro de 1797.

O governador afirmou ser necessária a nomeação de um agente para aprontar os sacos a serem remetidos nas embarcações e formar listas de destinatários das cartas a serem entregues. Esse agente deveria contar com dois ajudantes, que custariam anualmente à Coroa 600\$000 réis. Acreditava, ainda, que a renda líquida das cartas poderia ser de 3 mil cruzados (1:200\$000 réis), e a taxa das mesmas deveria ser de 20 réis. Esse valor se aplicaria tanto nas cartas vindas do Reino quanto das vindas de outras capitanias.

Como foi possível perceber, os planos dos governadores para a implantação dos correios nas capitanias possuíam diversas especificidades. Por um lado, existia a posição, defendida pelo Vice-rei e governador do Rio de Janeiro, de que a instituição de correio público era necessária para garantir a eficiência da distribuição postal. A celeridade e correta distribuição das cartas não poderia ser feita por meio de estrutura particular, pois a utilização de navios mercantes e pessoas ligadas ao comércio para esse fim resultava em irregularidade no fluxo postal e em

graves prejuízos financeiros, inclusive para a própria Coroa. Já o governador do Pará acreditava que a estrutura de navios mercantes funcionava de maneira efetiva, mas a manutenção de navios próprios de correio era interessante para ter outra alternativa de envio, especialmente em tempos de guerra. Mas D. Francisco também partia do princípio de que qualquer estrutura oficial, para conseguir manter-se e ser rentável ao fisco, deveria ser mais eficiente do que o sistema antigo. Deveria, também, haver a cobrança de porte para as cartas transportadas pelas embarcações de comércio, caso contrário os correspondentes não optariam por utilizar os correios.

O governador de Pernambuco partia de perspectiva semelhante, embora acreditasse desnecessária e rentosa a manutenção de navios próprios de correio. Esses só seriam vantajosos em momentos de guerra, pois em períodos de paz o giro comercial era responsável por trazer embarcações em abundância para o porto da capitania. Contudo, um sistema de correios terrestre deveria atuar para tirar a mala de cartas das embarcações e distribuí-las. Para evitar descaminhos, D. Tomás de Melo sugeriu que os navios fossem visitados para a recolha das cartas sempre que aportassem.

Opinião diferente e mais extrema foi a do governador da Bahia. D. Fernando José de Portugal partia do princípio de que a antiga estrutura de navios mercantes, proporcionada pelas instituições mercantis e sem envolvimento direto da Coroa, funcionava de maneira bastante efetiva, não havendo necessidade de reformas. A própria distribuição das cartas, na chegada das embarcações, era feita pelo Ajudante das Cartas no palácio do governo. Assim, o estabelecimento de um correio público poderia correr o risco de não ser rentável, visto que os correspondentes estavam acostumados com um sistema gratuito e efetivo.

### **Considerações finais**

Os percalços em relação à centralização institucional dos correios possui duas fases diferentes. Em um primeiro momento, à época do Correio-mor, os assistentes desse oficial reinól foram impedidos de atuar integralmente em diversos pontos da América portuguesa. Em capitâneas costeiras, isso ocorreu em grande medida devido a resistência dos poderes locais, representados neste caso pelas Câmaras e homens de negócio. Contudo, nem sempre essa resistência existiu, haja vista o caso do assistente do Rio de Janeiro e das Minas que, nesse caso, contou com o apoio das Câmaras mineiras. O outro ponto impeditivo foi a clara política da Coroa em não permitir a abertura de caminhos interiores, ação embasada em temores relacionados à contrabando e circulação de ideais sediciosos na região mineira.

Não obstante, com o menor rendimento aurífero a partir de meados dos setecentos, a política da Coroa modificou-se, o que resultou em novos incentivos para construção de correios

da América portuguesa, tanto marítimos quanto terrestres. Nesse novo movimento, apesar de não surgirem resistências dos antigos poderes locais, a própria estrutura administrativa regional, representada pelos governadores, foi responsável por fazer críticas ao novo projeto. Contudo, esses agentes intermédios também foram responsáveis por sugerir ações para colocar os planos da Coroa em prática. Mais do que meros argumentos contraditórios, esses posicionamentos são indícios de como as práticas governativas encontravam fórmulas diversas quando aplicadas no território imperial. Abrir espaço para navios exclusivos de correio e montar rotas postais terrestres não impedia os governadores de apontarem a eficiência da antiga estrutura, ou seja, do bom funcionamento das instituições mercantis para o transporte de cartas e a existência de indivíduos que, na informalidade, carregavam e distribuíam correspondências.

Cada plano composto pelos governadores possuía percepções diferentes acerca do sistema comunicativo, pautado na experiência adquirida *in loco* pelos governos das capitanias. É interessante notar como regiões com grande estrutura portuária e oferta de embarcações possuíam opiniões diversas, calcadas na maneira usual de como as cartas eram distribuídas em sua chegada. O Vice-rei do Rio de Janeiro relatou pouca efetividade e grande desvios das cartas sendo, por isso, útil o correio público para a distribuição. Contrariamente, D. Fernando José de Portugal apontava para uma boa organização no porto de Salvador, tornando o correio desnecessário. Da mesma forma, quase todos os governadores apontaram que a estrutura de navios mercantes funcionava de maneira efetiva e, caso a Coroa optasse por manter embarcações próprias, seria necessário fazer algo para frear a concorrência da estrutura mercantil.

O que foi discutido pelos governadores dizia respeito ao monopólio da entrega de cartas pela Coroa e os limites do mesmo. Para que os correios pudessem se manter e serem rentáveis, era necessário existir estrutura provida pela Coroa, com embarcações próprias, além da subordinação dos navios mercantes e manutenção de administrações locais para a distribuição. Mas sempre haveria o risco de o empreendimento não trazer os resultados esperados, especialmente nos locais aonde a antiga forma de envio e distribuição de cartas funcionava satisfatoriamente.

Tendo em vista as discussões levantadas pelos governadores, resta perceber como a legislação e normas lançadas pela Monarquia a partir de 1798 buscaram resolver o impasse entre a implantação de uma nova infraestrutura frente a concorrência da antiga. Vale lembrar que nem todas as opiniões dos governadores sobre a utilidade da implantação do correio foram recebidas pela Coroa antes do lançamento de normas para que a estrutura fosse efetivamente

implantada. A leitura do Alvará de 20 de janeiro de 1798 permite perceber que muitos dos seus parágrafos estão em acordo com as ideias desenvolvidas no plano de D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho, sendo possivelmente essa a maior base para a legislação.

## **Capítulo IV: Regulações centrais, práticas regionais: normas postais e a construção das Administrações de correio na América portuguesa**

### **O aparato normativo em 1798: correios entre centralização e descentralização administrativa**

Os planos sobre correios discutidos entre os governadores e a Coroa foram acompanhados por um conjunto normativo que se iniciou em 1798 e estendeu-se ao longo do século XIX. Como uma nova instituição, o sistema postal certamente deveria contar com regras que sistematizassem suas práticas administrativas, visto que as normas são o que sustentam qualquer aparato institucional<sup>259</sup>. A regulação das reformas postais faz parte de um processo amplo que envolve a intervenção da monarquia portuguesa em seus domínios por meio da difusão legislativa. Entre os séculos XVII e XVIII as normas da Coroa foram divulgadas uniformemente pelos territórios ultramarinos, sendo que um dos pontos auge de produção legislativa deu-se justamente a partir de 1750. Os temas mais comuns legislados diziam respeito a questões econômicas e de fiscalidade<sup>260</sup>. Ambos esses assuntos eram caros à esfera dos correios e das comunicações.

Essas normas podem ser compreendidas como consequência das discussões e mudanças acontecidas nos anos anteriores em relação ao sistema de comunicações à distância. De uma maneira geral, o pensamento e as ações reformistas dos anos 1790 resultaram em transformações na forma de conceber os correios, que, a partir daquele momento, foi considerado prerrogativa da Coroa. Acompanhando a lógica da centralização de diversos aspectos da sociedade iniciada em meados do século XVIII, pode-se considerar que as normas postais são mais uma expressão do *Estado de Polícia*, por se tratarem de atos provenientes diretamente do Poder Executivo, e que tinham como função regular um aspecto específico da vida social<sup>261</sup>.

As normas são a condensação das ideias e discussões apresentadas por D. Rodrigo de Sousa Coutinho e pelos governadores das capitanias desde 1796. É possível encontrar

---

<sup>259</sup> James G. March e Johan P. Olsen, “Elaborating the ‘New Institutionalism’”, in *The Oxford Handbook of Political Institutions*, org. Sarah A. Binder, R. A. W. Rhodes, e Bert A. Rockman (Oxford: Oxford University Press, 2008), 8.

<sup>260</sup> Cardim e Baltazar, “A difusão da legislação régia (1621-1808)”, 194.

<sup>261</sup> José Subtil, “O Direito de Polícia nas Vésperas do Estado Liberal em Portugal.”, in *As formas do Direito: Ordem, Razão e Decisão.*, org. Ricardo Marcelo Fonseca (Curitiba: Juruá, 2013), 275–332.

claramente no conteúdo das legislações os três principais objetivos das reformas, amplamente discutidos pelo Ministro da Marinha e Ultramar em anos anteriores. No preâmbulo do Alvará de 20 de janeiro, lê-se que o empreendimento serviria de «economia de que deve resultar minha Real Fazenda». A seguir, foi colocado também que os correios seriam úteis à comunicação das capitanias e benéfico para as praças de comércio de todos os domínios<sup>262</sup>. Ou seja, estavam reunidos, já no preâmbulo, a função tríplice das reformas postais: novo ramo de lucro régio, melhora das comunicações oficiais e incentivo ao comércio por meio do aperfeiçoamento das comunicações mercantis.

O Alvará, Instruções e demais normas lançadas a partir de 1798 esboçaram a estrutura administrativa que os correios, tanto do Reino quanto da América portuguesa, deveriam seguir a partir daquele momento. De acordo com Margarida Sobral Neto, essa a nova hierarquia seguia uma racionalidade inspirada nos ideais reformistas associados à Ilustração e tentava desassociar-se das administrações calcadas em privilégios típicas do Antigo Regime<sup>263</sup>.

Mas é preciso levar em conta os limites dessa racionalidade ligadas às reformas ilustradas, especialmente no que diz respeito aos novos arranjos administrativos iniciados a partir da segunda metade do século XVIII. Nesse sentido, há o risco de se atribuir a esse período a origem de uma burocracia racional e ligada ao funcionamento de um Estado centralizado. A historiografia aponta, contudo, que esse não foi o caso no que diz respeito à administração pombalina e tampouco da geração posterior, que, apesar de compartilhar de inovações nesse sentido, também continuava calcada em ideais organizacionais do Antigo Regime<sup>264</sup>. Essa perspectiva certamente se adequa à questão dos correios, especialmente quando se leva em consideração a expressão dessa instituição na América portuguesa. Por mais que calcada em ideais reformistas, as administrações de correios que então se criaram compartilhavam com o antigo paradigma pré-estadualista na medida em que eram descentralizadas e não eram subordinadas ao Correio Geral do Reino. Era, portanto, um espaço no qual poderia ser desenvolvido com maior autonomia o poder local.

---

<sup>262</sup> 20/01/1798. Alvará de D. Maria I mandando estabelecer uma comunicação regular com o Brasil e ilhas dos Açores e da Madeira para a troca de correspondência, através de paquetes correios marítimos. Coleção da Legislação Portuguesa, organizada por António Delgado Silva (1791-1801). Lisboa, 1828, 479.

<sup>263</sup> Neto, “Os Correios na Idade Moderna”, 51.

<sup>264</sup> Roberta Stumpf, “Administrar finanças e recrutar agentes: práticas de provimentos de ofícios no reinado joanino no Brasil (1808-1821)”, *Almanack*, Dossiê Jurisdições, Soberanias, Administrações, nº 18 (abril de 2018): 330–70.

Com o intuito de compreender as organizações dos correios do Reino e da América portuguesa, é necessário apontar suas especificidades. Por meio da análise das normas é possível perceber que a estrutura administrativa de Portugal contava com uma cadeia hierárquica mas diversa e numericamente maior, principalmente no que diz respeito aos cargos superiores. O Regulamento provisional de 1799 criou como cabeça da organização o cargo de Superintendente Geral de Correios e Postas, assumido por José Diogo Mascarenhas Neto. Subordinado a ele estava o Diretor, que por sua vez comandava três administrações: Cartas do Reino, Cartas do Ultramar e Estrangeiras e Seguros. Com a saída de Mascarenhas Neto do cargo em 1805, a Superintendência foi extinta e o regulamento de abril do mesmo passou a tutela dos correios ao Inspetor, investida na figura de António de Araújo de Azevedo, Ministro e Secretário dos Negócios Estrangeiros e de Guerra. Além disso, a nova norma criou o cargo de subinspetor, exercido por António Joaquim de Moraes<sup>265</sup>.

*Figura 2: Organograma do Correio Geral de Lisboa a partir de 1805.  
Adaptado de Margarida Sobral Neto, Os Correios na Idade Moderna, 50*



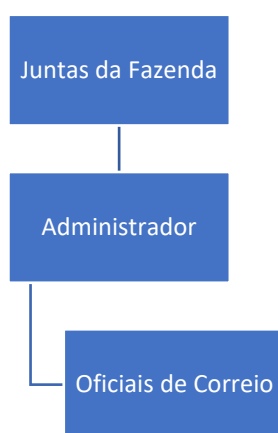
A estrutura administrativa dos correios da América portuguesa possuía duas diferenças essenciais em relação a do Reino. Primeiro, não existia uma diversidade de cargos de alta hierarquia, sendo que as funções de comando recaíam basicamente no governador e nas Juntas da Fazenda (das quais era presidente o governador). Segundo, subordinados a essa estrutura mais alta estavam somente os Administradores de correio, havendo apenas uma Administração

---

<sup>265</sup> Neto, “Os Correios na Idade Moderna”, 49–50.

para cada capital, cidade ou vila. Por fim, a esse Administrador era designado um ou mais oficiais, a depender do tamanho da Administração. A decisão da inauguração de novas Administrações pertenceria às Juntas da Fazenda, e deveriam «calcular-se sobre as suas mútuas precisões de comunicação e relações mercantis»<sup>266</sup>. A sede do correio da vila ou cidade, chamada pelas *Instruções do Correio da América* de «Laboratório», deveria funcionar na casa do próprio Administrador, que deveria mantê-la com cabedal próprio. Por isso era necessário que este oficial possuísse morada em lugar central, preferencialmente perto da Praça ou comércio.

Figura 3: Organograma das administrações de correio das capitanias da América Portuguesa - 1798



O pagamento do Administrador e do segundo oficial deveria ser feito pelas Juntas da Fazenda a partir do rendimento do próprio correio, ou seja, a estes empregados seria atribuído um ordenado que era proveniente do valor arrecadado com o porte das cartas. De acordo com as *Instruções* de 26 de fevereiro: «Não se podendo ainda determinar os ordenados destes empregados, as Juntas lhes destinarão dos produtos do correio uma porção compatível com o trabalho que tiverem e utilidade que resultar à Real Fazenda, e que sempre será moderada». As mesmas Instruções também indicam que, enquanto o produto das cartas não fosse suficiente, as Câmaras poderiam ser convidadas a contribuir com as primeiras despesas<sup>267</sup>.

A subordinação das Administrações postais às Juntas da Fazenda revela como relacionava-se à época os assuntos de correio à estrutura fazendária da Coroa. As cartas passaram a ser entendidas como gênero passível de cobrança de taxa, associado à recolha fiscal.

<sup>266</sup> Luiz Guilherme Machado, “As ‘Instruções’ Anexas ao Alvará de Criação dos Correios Marítimos para o Brasil de 1798”, *A Filatelia portuguesa*, nº 6 (2002): 11.

<sup>267</sup> *Idem*.



Essa visão também fica claro ao quando são analisadas as atribuições dos Administradores e oficiais de correio. Receber as cartas, conta-las, pesá-las e atribuir-lhe o porte devido era parte do cotidiano administrativo desses empregados. Era rotineira também a prestação de contas (receitas e despesas) às Juntas da Fazenda e, uma vez ao ano, ao Erário Régio. Portanto, com o intuito de compreender melhor a organização postal que se estruturou a partir das reformas, faz-se necessário discutir brevemente a organização das Juntas da Fazenda e sua relação com o governo das capitanias e com o Erário Régio.

As Juntas da Fazenda eram órgãos de administração fazendária regional criadas durante o período Pombalino. Sua função era administrar a arrecadação das capitanias, quer de forma direta, quer por meio de contratos. As datas de criação destas instituições variam, mas as primeiras datam do início da década de 1760. Bruno Aidar Costa chama a atenção para o fato de que as criações das Juntas e as reformas fiscais na América portuguesa ocorreram enquanto projeto paralelo às reformas fiscais do Reino. Tanto que a criação das primeiras Juntas se deu anteriormente à criação do Erário Régio. Portanto, inicialmente, não havia relação direta de subordinação entre as instituições locais e o órgão central<sup>268</sup>. Contudo, ambos os projetos, embora separados, cumpriam igual função de reorganização das finanças da Coroa, a partir de projetos específicos que surgiram em meados do século XVIII. Com o tempo, o Real Erário buscou coordenar as atividades das Juntas, e, em alguns casos, um membro do colegiado passou a ser elegidos por este órgão central.

O corpo de funcionários dessas Juntas também variava de acordo com a capitania, mas normalmente era um colegiado composto de 3 ou 4 membros, tendo o Governador e como presidente. Os outros membros podiam ser o Contador-Geral, o Procurador da Real Fazenda e o Tesoureiro-Geral. No caso da Junta de São Paulo, Aidar chama a atenção para o fato do Contador Geral ser nomeado pelo Erário Régio, enquanto que os cargos de Procurador e Tesoureiro provinham de nomeações locais. Os governadores, ou seja, os presidentes das Juntas, eram sempre de nomeação régia. A variação nessas formas de provimento compunha o equilíbrio de poder das Juntas, que alternava entre o regional e o central. Os governadores, apesar de presidirem, não eram hierarquicamente superiores aos demais membros. As decisões

---

<sup>268</sup> Bruno Aidar, “Governar a Real Fazenda: composição e dinâmica da Junta da Fazenda de São Paulo, 1765-1808”, in *IV Conferência Internacional de História Econômica. Universidade de São Paulo* (São Paulo, 2009), 5–6.

e atos relativos às questões fazendárias só poderiam ser feitos com a reunião de todos os componentes da Junta<sup>269</sup>.

De acordo com Roberta Stumpf, estas instituições tinham como objetivo aumentar o controle pelo poder central das finanças e dos oficiais de cobrança das capitanias, na medida em que eram os governadores os presidentes das mesmas, ou seja, um oficial nomeado pela Coroa, sem laços com as elites locais. Contudo, esses órgãos fiscais acabaram por produzir resultados aparentemente contraditórios. As Juntas podiam, segundo as próprias normas da Coroa, prover alguns de seus oficiais localmente e arrematar contratos que antes iam a leilão no Reino. Isso contribuiu para que houvesse uma maior autonomia tanto fiscal quanto administrativa nas capitanias<sup>270</sup>.

Outro ponto a ser levado em consideração, colocado por Stumpf, é o fato de as Juntas não contarem com a inspeção regular de um órgão central localizado no Vice-reinado. Na realidade, o envio dos livros de contas de cada capitania era feito diretamente para o Erário Régio em Lisboa, não passando pelo Rio de Janeiro. Isso acabava por reforçar ainda mais a descentralização e a autonomia regional no interior da América, embora houvesse controle de uma instituição fazendária em Lisboa.<sup>271</sup>

Portanto, a descentralização das Administrações de correio vai ao encontro da própria estrutura jurídico-administrativa presente na América portuguesa como um todo em fins do século XVIII. De acordo com Andréa Slemian, o governo, nesse momento possuía três níveis: o do Vice-reinado, o das capitanias e o das vilas. A relação hierárquica entre esses níveis não era muito clara, sendo que todas possuíam certa autonomia de atuação<sup>272</sup>. Isso fica claro no caso dos correios, que foi marcado pela inexistência de subordinação de qualquer órgão central que poderia existir, por exemplo, no Vice-reinado.

Tendo em vista a composição das Juntas da Fazenda e o papel dos governadores nas mesmas, as atribuições relativas às primeiras e aos segundos nas legislações e normas das reformas dos correios frequentemente confundem-se. Portanto, os governadores, enquanto presidentes das Juntas, foram responsáveis por boa parte das decisões relativas à implantação

---

<sup>269</sup> *Idem*, 23.

<sup>270</sup> Roberta Stumpf, “La construcción de la hacienda hispánica (siglos XVII-XIX). El gobierno de la hacienda.”, *Espacio, Tiempo y Forma*, História Moderna, Série IV, nº 30 (2017): 152.

<sup>271</sup> *Idem*, 149.

<sup>272</sup> Andréa Slemian, “Sob o império das leis: Constituição e unidade nacional na formação do Brasil (1822-1834)” (Tese de doutorado, 2006), 42.

das novas Administrações de correio. Mas as funções dos mesmos também possuíam alcance mais alargado, não recaindo apenas sobre o controle financeiro dos sistemas postais das capitanias. De acordo com o Alvará de 20 de janeiro, era função exclusiva dos governadores arrumar as vias de governo para embarcá-las nos paquetes, estabelecer ligações de correios interiores (algo a ser decidido entre os governadores das capitanias) e construir recovagens públicas (estradas) para facilitar o escoamento de correspondência e gêneros de comércio. Já as Juntas da Fazenda deveriam fixar o preço do porte das cartas nos caminhos de terra e prestar contas ao Erário Régio sobre o rendimento anual dos correios. Algumas funções no Alvará aparecem como responsabilidade dos governadores e das Juntas da Fazenda, como por exemplo a contratação de funcionários.

A organização descentralizada das Juntas da Real Fazenda encontra eco na estruturação das Administrações postais. Os funcionários dos correios eram subordinados à estas instituições fazendárias regionais e deveriam prestar-lhe contas mensalmente. Por fim, as Juntas deveriam prestar contas do rendimento dos correios ao Real Erário, sendo esse órgão central o topo da hierarquia no caso dos correios. Além de não existir sede centralizada no Rio de Janeiro, as Administrações de correios das capitanias não estavam ligadas nem à Administração do Correio Geral de Lisboa nem à Secretaria de Guerra e Negócios Estrangeiros, superior hierárquico dos correios do Reino. Ou seja, o correio de cada capitania relacionava-se diretamente com as Juntas da Fazenda e, em última instância, com o Erário Régio.

Contudo, existiam também indícios de controle do poder central. A contratação dos Administradores de correio e outros oficiais era feita pelas Juntas da Fazenda, mas deveriam sempre serem aprovadas pela Coroa, que tinha a discricção de demitir qualquer um caso não o julgasse apto o suficiente: «[...] e se depois não forem aprovados por mim, serão imediatamente suprimidos, e substituídos por outros, que se julgarem mais convenientes»<sup>273</sup>

Assim, apesar das reformas de correio poderem ser consideradas um movimento decorrente de uma iniciativa central e uniformizadora, uma vez que suas diretrizes e normas foram ditadas pela Coroa e se destinavam a ter uma aplicação geral, pode-se perceber que houve também uma dinâmica no sentido oposto a este, ou seja, a descentralização dos provimentos dos oficiais e da montagem da estrutura administrativa nas mãos das Juntas da Fazenda. Essa

---

<sup>273</sup> 20/01/1798. Alvará (...). Coleção da Legislação Portuguesa, organizada por António Delgado Silva (1791-1801), 321-327

composição certamente abriu oportunidades para arranjos regionais, construídos a partir das possibilidades abertas pelas próprias normas. Tal processo pode ser entendido de forma análoga à instituição das Juntas da Fazenda no período pombalino. Embora parte de políticas uniformizadoras, o resultado da criação dessas novas instâncias administrativas também foi o de abrir espaço para certa autonomia de decisão, a exemplo da transferência das arrematações dos contratos do Reino para as capitanias<sup>274</sup>. Similarmente, a estrutura montada pelas reformas postais era bem diferente daquela do período do Correio-mor, no qual os administradores eram nomeados pelo proprietário do ofício e pelo Rei. Isso certamente pode ter contribuído para a maior aceitação dos poderes locais e gerado menos resistência em comparação ao que ocorria no período anterior.

### **O reforço do aparato normativo em 1808: a permanência da descentralização e a construção de outras administrações postais**

A estrutura de 1798, embora tenha sofrido algumas alterações permaneceu inalterada até pelo menos 1829, quando, após a Independência, organizou-se uma nova e muito mais complexa estrutura de correios, contando com uma administração centralizada no Rio de Janeiro. Mesmo com a profusão de ordens sobre correios locais após a mudança da Corte em 1808, as estruturas postais foram alteradas apenas de forma pontual e regionalizada. A preocupação da Coroa após o enraizamento na América parece ter se voltado muito mais para a abertura de caminhos e novos giros de correio do que propriamente com a reorganização administrativa do sistema postal. Portanto, em 1808, com o estabelecimento da Corte no Rio de Janeiro, algumas mudanças nos sistemas regionais de correio foram feitas, embora a estrutura anteriormente delineada pelas normas de 1798 tenha continuado mais ou menos intacta. Ou seja, manteve-se a tendência de regionalização de correios das capitanias, com o espaço decisório circunscrito na jurisdição das Juntas da Fazenda.

Ao levar-se em consideração o arranjo político-institucional do território brasileiro da época, percebe-se que essa falta de unidade não é característica somente da organização dos correios. A criação do Brasil enquanto corpo homogêneo, quer jurídica, quer territorial, esteve muito associado ao processo de independência e a formação da Constituição. Antes, apesar de existirem práticas centralizadoras, a administração do território brasileiro estava dividida em

---

<sup>274</sup> Alexandre Mendes Cunha, “A Junta da Real Fazenda em Minas Gerais e os projetos de abolição da circulação de ouro em pó (1770-1808): limites às reformas econômicas na colônia dentro da administração fazendária portuguesa”, *história econômica & história de empresas* XV, nº 2 (2012): 22.

uma multiplicidade de poderes, não havendo qualquer pretensão de criação de homogeneidade. Isso permaneceu funcionando da mesma maneira mesmo após 1808, durante a transferência da Corte, e só indicará princípios de mudança com a Revolução liberal do Porto de 1820<sup>275</sup>.

Portanto, esse processo que atingiu os correios espelha-se no que ocorreu como um todo em termos políticos com a transferência da sede do poder, a qual teve consequências duais. Por um lado, houve esforços da Monarquia em conectar-se com os diversos territórios, facilitando as vias de acesso e comunicação. Contudo, as capitanias continuavam, em grande medida, a não formarem um espaço integrado. Maria Odila da Silva Dias aponta que, em 1808, os governadores continuaram a agir de acordo com as circunstâncias locais, não servindo de «bons elos ou unidades entre as várias regiões da colônia»<sup>276</sup>. Nesse sentido, a relação entre as capitanias e o centro do poder pouco modificou-se, pois continuou a ser feita de forma desagregada, sem sentido de unidade:

[...] a adesão das elites locais ao projeto imperial se deu em meio a inexistência de vínculos políticos, econômicos ou mesmo culturais entre as partes políticas do Brasil, gerando a perspectiva de uma articulação administrativa com a Corte que, em muitos aspectos, reproduzia a relação de dominação entre Metrópole e colônia<sup>277</sup>.

Essa inexistência de vínculos refletiu-se nas normas sobre correios lançadas após 1808. Mesmo com a transferência da sede do poder, não houve a preocupação em organizar uma estrutura de correios centralizada, com sede no Rio de Janeiro e subordinaria todas as outras administrações das capitanias. Na realidade, foram lançadas diversas normas pelo centro da Monarquia que apresentavam modificações pontuais nos sistemas de correios regionais.

Embora nesse momento não se possa falar de um sistema postal único, houve esforço por parte da Coroa em garantir o fluxo rápido e contínuo de correspondência para a nova sede da Corte. Isso se traduziu em inúmeras ordens da época para abrirem-se caminhos e inaugurarem-se neles giros regulares de correios. Todos os caminhos tinham como intuito principal dar acesso ao Rio de Janeiro, apesar de que as normas também procuraram lançar bases para ligar outras capitanias entre si. Dentro desse incentivo à expansão do poderio da Corte pelo território, foram ordenadas as criações dos seguintes caminhos de correspondência:

---

<sup>275</sup> Slemian, “Sob o império das leis: Constituição e unidade nacional na formação do Brasil (1822-1834)”, 44–45.

<sup>276</sup> Maria Odila Leite da Silva Dias, *A interiorização da metrópole e outros estudos* (São Paulo: Alameda, 2005), 35.

<sup>277</sup> Silva, *Inventando a nação*, 238.

do Rio de Janeiro para a Vila de Barbacena (Minas Gerais)<sup>278</sup>, entre as principais vilas do Ceará e Pernambuco<sup>279</sup>, entre as capitanias do Maranhão, Ceará e Bahia<sup>280</sup>, entre o Rio de Janeiro e a capitania de São Pedro do Rio Grande<sup>281</sup>.

A abertura de caminhos e vias de ligação também foi acompanhada pela fundação de vilas e cidades. Após um período de estagnação, a inauguração de municípios reganhou intensidade em 1808. Stumpf aponta que esse movimento foi acompanhado da criação de novas unidades administrativas, seguido da eleição dos oficiais camarários e provimento de cargos intermédios<sup>282</sup>. Similarmente, também foram criadas sedes postais nesses novos núcleos territoriais.

Mas chama a atenção o fato de, nesse momento, ainda não se criar uma sede central dos correios, que seria responsável por subordinar as outras administrações. Apesar do correio do Rio de Janeiro ter sido modificado, passando inclusive a chamar-se *Administração Geral*, o regulamento que acompanhou essa mudança englobou medidas somente no que concerne o sistema postal da Corte, não havendo menção de qualquer subordinação dos correios das outras capitanias à sede do governo<sup>283</sup>. A utilização da nomenclatura *Administração Geral* é elucidativa, por ser similar àquela utilizada em Lisboa desde 1805. A adoção desse nome provavelmente vem da tentativa de transplantar a instituição lisboeta em solo americano, processo que ocorreu deliberadamente com vários outros órgãos administrativos a partir de

---

<sup>278</sup> Decisão n.48 de 26 de novembro de 1811. Manda estabelecer a correspondência positiva do Correio desta Corte com a Vila de Barbacena. Coleção das decisões do Governo do Brasil (Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1891), 36-37.

<sup>279</sup> Decisão n.29 de 29 de agosto de 1812. Aprova o estabelecimento de Correios entre as principais vilas da capitania do Ceará e a do Pernambuco. Coleção das decisões do Governo do Brasil. (Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1891), 36-37.

<sup>280</sup> Decisão n.22 de 28 de Junho de 1813. Aprova o estabelecimento de Correios entre as Capitanias do Maranhão, do Ceará e da Bahia. Coleção das decisões do Governo do Brasil (Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1891), 27-28.

<sup>281</sup> Decisão n. 12, de 10 de Junho de 1814. Encarrega a Thomaz José Fernandes da exploração e exame conveniente sobre a direção em que se possa estabelecer regularmente um correio para a correspondência desta Cidade com a capitania de S. Pedro. Coleção das decisões do Governo do Brasil, (Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1891), 10-12.

<sup>282</sup> Stumpf, “Administrar finanças e recrutar agentes: práticas de provimentos de ofícios no reinado joanino no Brasil (1808-1821)”, 340.

<sup>283</sup> Decisão n. 53, de 22 de novembro de 1808. Aprova o regulamento provisional da Administração-geral do Correio desta Corte. Coleção das decisões do Governo do Brasil, (Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1891), 69-70.

1808<sup>284</sup>. Mas a denominação de *Geral* não pode ser vista como símbolo de criação de um sistema postal unificado, no qual a sede encontrava-se no Rio de Janeiro. Isso porque as Juntas da Fazenda possuíam autonomia para nomear os oficiais e gerir as Administrações, diferentemente do que acontecia em Lisboa, pois o provimento dos Correios Assistentes era função do Inspetor do Correio Geral, sediado na capital<sup>285</sup>. A relação de todos os correios com a estrutura hierárquica superior permaneceu a mesma de 1798. As administrações postais continuaram a fazer parte da alçada das Juntas da Fazenda e, em última instância, ao Real Erário, a partir daquele momento com sede no Rio de Janeiro.

### **Recepção das normas e criação dos ofícios dos correios na estrutura fazendária local (1798-1821)**

Tendo em vista a organização proposta pelo Alvará e posteriores Instruções, faz-se necessário discutir como esse novo conjunto de ordens foi recepcionado pelas estruturas locais. O foco deve recair nas respostas às ordens régias sobre a questão da implantação das Administrações de correio nas vilas e cidades e contratação de oficiais para ali servirem. Precisam ser destacadas as interpretações que os agentes locais deram às normas e os arranjos tomados para cada capitania para garantir o seu cumprimento. Nesse sentido, visa-se demonstrar que, embora os correios marquem o surgimento de uma nova organização administrativa associada aos agentes de poder regionais, muito da antiga estrutura, anterior às reformas, foi mantida e mesmo absorvida. Exemplo disso foi a contratação de oficiais já incorporados nos órgãos de fazenda das capitanias. Outro reaproveitamento parece ter sido a utilização de formas de transporte já usuais e de viajantes frequentes para levar às correspondências, realidade que certamente ocorria antes de 1798. Tais estratégias foram fruto do espaço deixado pelo próprio escopo normativo da Coroa, que permitia essas tomadas de decisões por parte de seus agentes.

As normas relativas aos correios foram enviadas à América portuguesa por dois órgãos centrais da Monarquia. Inicialmente, o Alvará de 20 de janeiro de 1798 foi encaminhado pela Secretaria da Marinha e Ultramar, por ofício de D. Rodrigo de Sousa Coutinho de 27 de fevereiro do mesmo ano. As Instruções para a Junta da Fazenda foram enviadas também nesta

---

<sup>284</sup> Stumpf, “Administrar finanças e recrutar agentes: práticas de provimentos de ofícios no reinado joanino no Brasil (1808-1821)”, 340.

<sup>285</sup> 08/04/1805. *Regimento Geral do Correio*. Coleção da Legislação Portuguesa, organizada por António Delgado Silva (1802-1810). (Lisboa; Tipografia Maignense, 1825), 349.

ocasião<sup>286</sup>. Ao mesmo tempo, o Erário Régio passou provisão às Juntas da Fazenda, remetendo as duas normas em março<sup>287</sup>. Portanto, as ordens relativas ao novo estabelecimento administrativo dos correios na América portuguesa passaram pela alçada de duas instituições do centro: primeiramente, a Secretaria da Marinha e Ultramar, e, também, o Erário Régio. Isso se explica devido ao fato de os negócios do correio envolverem, além da instituição fazendária, assuntos relativos à Marinha, especialmente no que diz respeito às viagens dos paquetes. O encaminhamento das normas foi feito em datas não muito distantes do lançamento das mesmas, sendo expedidas em inúmeras vias, para diversas capitanias. Isso revela a urgência da Coroa tinha em fazer chegar essas ordens. A circulação da norma, contudo, deveria continuar internamente, pois as Juntas das capitanias litorâneas deveriam encaminhá-las às capitanias interiores e subalternas.

A chegada dessas normas nas capitanias variou de acordo com a localização geográfica das mesmas. Foi possível rastrear as datas de recebimento, que frequentemente foram indicadas nos ofícios de resposta à D. Rodrigo de Sousa Coutinho. As respostas e ações tomadas pelos Governadores e Juntas da Fazenda foram mais ou menos tardias a depender da data que receberam as ordens.

O fato de a implantação dos correios locais ter acontecido em diferentes momentos revela como o surgimento desse novo sistema ocorreu, na América portuguesa, em tempos e ritmos desiguais. Isso foi fruto das especificidades geográficas, que condicionaram o tempo de circulação das normas recém-lançadas. A montagem das primeiras administrações e contratação de pessoal foi feita mais cedo pelas capitanias costeiras, ou seja, as que receberam primeiro o Alvará e as Instruções. As capitanias interiores começaram a estruturação do correio alguns meses depois, quando receberam as normas da Coroa por via terrestre, enviadas pelo Vice-reinado. Houve, portanto, dois movimentos de circulação das ordens. Um vertical, ou seja, contato direto entre a Coroa, representada pela Secretaria da Marinha e Ultramar e pelo Erário

---

<sup>286</sup> 27/02/1798. Carta do Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, para o Governador e Capitão general da capitania de Pernambuco, D. Tomás José de Melo, ordenando que se expeçam com toda a eficácia os sacos e cartas a distribuir ali ou nas outras capitanias. Remete, incluso, o Alvará de 20 de janeiro e as Instruções de 26 de fevereiro sobre o estabelecimento da correspondência entre Portugal e o Brasil. AHU\_CU\_Conselho Ultramarino, Cod. 585; 06/05/1798. Ofício do Governador e Capitão-general do Maranhão e Piauí, D. Fernando Antônio de Noronha, para o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a criação dos Correios Marítimos. AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.98, doc.7929.

<sup>287</sup> TC. Erário Régio. Livros de registo das provisões e cartas régias expedidas para as capitanias. Livros 4235, 4245, 4247.



Régio, e as capitanias; e outro horizontal, por meio do envio do Alvará e Instruções de um governo para outro. O quadro abaixo permite perceber esses ritmos de circulação para algumas capitanias, as quais foi possível encontrar dados sobre a chegada das normas:

**Datas de Recebimento do Alvará de 20 de janeiro pelas capitanias, em ofícios de resposta à Secretaria da Marinha e Ultramar<sup>288</sup>**

*Tabela 1: Recebimento do Alvará de 20 de janeiro de 1798 pelas capitanias*

<b>Capitania</b>	<b>Data de Recebimento</b>
Bahia	07/04/1798
Pernambuco	13/04/1798
Rio Grande do Norte	22/04/1798
Rio de Janeiro	24/04/1798
Maranhão	04/05/1798
Pará	/05/1798
Minas Gerais	04/06/1798
São Paulo	11/08/1798
Mato Grosso	15/10/1798

Como é possível notar pela tabela acima, o Alvará, enviado por D. Rodrigo em ofício datado de 27 de fevereiro de 1798, foi recebido primeiramente pela Bahia e Pernambuco, em inícios de abril. Ou seja, a norma demorou um pouco mais de um mês para alcançar Salvador. Note-se a diferença contrastante com as capitanias interiores. Minas Gerais recebeu a correspondência da mesma data somente em junho, 3 meses depois de ter sido redigido o ofício. O caso de maior demora é o de Mato Grosso, pois o governador dessa capitania teve uma longa espera de 7 meses após a data de envio das ordens. Isso impactou nas ações relativas à

<sup>288</sup>Fontes: AHU-Bahia-CA, Cx.94, doc.18336-18337; AHU\_ACL\_CU\_018, Cx. 8, doc. 499; AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.98, doc.7929; AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1844; AHU\_ACL\_CU\_023-01, Cx. 44, doc. 3507; AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1844; BR, AN, RIO. Fundo Vice-Reinado. Caixa 746, Pct 01; BR, AN, RIO. Negócios de Portugal. Códice 99, vol. 19; BNRJ, Manuscritos, I-28,28,033.

organização administrativa dos correios locais. Os movimentos iniciais de contratação de pessoal e organização do trabalho iniciam-se em abril, 3 meses após a expedição do Alvará, para o caso das capitanias costeiras, e terminam apenas no final do ano, levando em consideração que o último território a ser atingido foi Mato Grosso. No caso desta última capitania, a administração de correio passou a funcionar oficialmente em janeiro de 1799<sup>289</sup>.

Os ofícios também possibilitam perceber outra especificidade, que são os movimentos de criação das Administrações de correio nas vilas e cidades. Os dados recolhidos não permitem chegar a um número geral de quantas administrações foram criadas a partir de 1798, mas os ofícios dos governadores revelam a priorização de certos núcleos municipais em detrimento de outros. Ao menos no primeiro ano da organização dos correios, a maior parte dos governos dá notícia de ter fundado somente uma administração, na capital da capitania, havendo silêncio em relação a possibilidade de expansão para outras vilas. Acompanhando essa tendência, houve também a contratação de um número diminuto de funcionários. Essa decisão certamente foi condicionada pelo caráter experimental dessas novas administrações, conforme colocado nas Instruções para as Juntas da Fazenda de 26 de fevereiro de 1798, as quais indicavam que os projetos de Administrações de correios deveriam levar em conta as necessidades comunicacionais e as relações mercantis do local<sup>290</sup>. Logo, explica-se o cuidado dos agentes da Coroa em eleger primeiramente cidades e vilas que tinham maiores necessidades comunicativas e relações de comércio.

No caso das capitanias costeiras, a prevalência deu-se por fundar administrações nas capitais, as quais tinham interação marítima tanto com o Reino quanto com as demais capitanias. Estruturação diferente se deu em capitanias de territórios interiores. Minas Gerais incluiu em seu plano a fundação de administrações em 5 vilas, cada uma contando com Administrador e oficiais próprios. Outra capitania que inicialmente erigiu múltiplas administrações foi Goiás. De acordo com o relato de seu próprio governador, além da capital Vila Boa, foram fundadas uma administração em cada arraial que cobrava direitos de entrada, ou seja, provavelmente aonde estavam localizados os registros<sup>291</sup>. Por fim, Mato Grosso contou com duas administrações, uma em Vila Bela, a capital, e outra em Cuiabá. Há também, registro

---

<sup>289</sup> 26/01/1799. Portaria de Regulação do Correio de Mato Grosso. AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1844.

<sup>290</sup> Machado, “As ‘Instruções’ Anexas ao Alvará de Criação dos Correios Marítimos para o Brasil de 1798”, 11.

<sup>291</sup> De acordo com Boaventura, Goiás contava com 10 registros em 1777-1778. Deusa Maria Rodrigues Boaventura, “Urbanização em Goiás no século XVIII” (Tese de Doutorado, FAU-USP, 2007), 119.

de 3 Administrações funcionando na Capitania de Rio Grande de São Pedro, uma com acesso à costa e outras duas interiores, todas anteriores à 1808<sup>292</sup>.

Figura 4: Administrações de correio da América portuguesa - 1798-1807  
Mapa elaborado pela autora com o software QGIS



Pouco a pouco, nos meses iniciais após o recebimento do Alvará e Instruções, as Juntas da Fazenda recrutaram novos oficiais para o desempenho das atividades de correio. Nos

<sup>292</sup> Mapa com base nas seguintes fontes:

Bahia: AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 203, doc. 13858; BR, MNC, BRASÍLIA, Códice Bahia

Maranhão: AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.98, doc.7929.

Mato Grosso: AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1844

Minas Gerais: AHU\_ACL\_CU\_011, Cx. 145, doc. 26; AHU\_ACL\_CU\_011\_Cx.127, doc.45; AHU\_ACL\_CU\_011, Cx. 179, doc. 35.

Pará: BR, AN, RIO. Negócios de Portugal. Códice 99, vol. 19.

Paraíba: AHU\_ACL\_CU\_014, Cx. 34, doc. 2493.

Pernambuco: AHU\_ACL\_CU\_015, Cx.212, doc.14441.

Piauí: AHU\_ACL\_CU\_016, Cx. 21, doc. 1080.

Rio de Janeiro: AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 203, doc. 13858; AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 261, doc. 17914; Antonio Duarte. Almanaque Histórico da Cidade de S. Sebastião do Rio de Janeiro. 1799. In: Revista do IHGB, Tomo XXI, 1858, 112.

Rio Grande de São Pedro: BR, AN, RIO, Série Comunicações, Correios, ICC<sup>3</sup> 27.

primeiros anos, a tendência foi contratar um pequeno número de funcionários, e isso também ia ao encontro das Instruções, as quais indicavam que cada Administração deveria ter 1 Administrador e 1 oficial. Contudo, o quadro de funcionários transformou-se de acordo com as necessidades de comunicação de cada capitania com os rendimentos e gastos associados a manutenção da instituição ao longo dos primeiros anos do século XIX. Tendo isso em vista, em alguns casos, a tendência foi o gradual aumento do número de pessoas responsáveis pelo trabalho postal, na medida em que os serviços passaram a ser mais demandados pelo público. Em outros locais, contudo, houve uma diminuição do número de oficiais, sobretudo nos primeiros anos do século XIX, o que esteve relacionado sobretudo aos altos gastos com a folha, em desequilíbrio com o baixo rendimento do porte das cartas.

Três casos específicos permitem compreender essas distintas transformações nos quadros administrativos dos correios locais. Por um lado, o Vice-Reinado do Rio de Janeiro, devido sua importância política e econômica, e à existência de vias de comunicação regulares tanto por terra quanto por mar, apresentou sempre aumento do quadro de oficiais. No caso da Bahia, o número de funcionários se manteve relativamente baixo e estável, pelo menos até 1808, quando houve maior incentivo à abertura de rotas postais por terra. Por fim, em Minas Gerais, os primeiros anos foram marcados por reduções de pessoal, explicadas pelas crises financeiras locais que abarcaram os correios.

Desde o início, a Administração de correio do Rio de Janeiro contou com um número maior de oficiais, se comparado com outras capitanias. Embora as normas especificassem que as vilas ou cidades na qual existissem correios contratariam no mínimo um Administrador e um segundo oficial, também havia a possibilidade de prover maior número de empregados em localidades com grande afluência de cartas. Esse certamente foi o caso do Rio de Janeiro, Vice-reinado e importante centro comercial, devendo, portanto, contar com um maior fluxo de correspondência. Em 1799, os auxiliares do Administrador eram 4: um Escrivão, um Ajudante, um Fiel da balança e um Contínuo<sup>293</sup>.

Contudo, em um curto espaço de tempo o número de oficiais foi considerado baixo para manter em dia o trabalho do «Laboratório». Em 1801, o administrador Manoel Moreira de Figueiredo pedia à Coroa o provimento de mais dois oficiais, «por que sendo criado com três além do Administrador não chegam para andar a escrituração em dia», uma vez que a circulação

---

<sup>293</sup> Antonio Duarte. Almanaque Histórico da Cidade de S. Sebastião do Rio de Janeiro. 1799. In: Revista do IHGB, Tomo XXI, 1858, 112.

do correio havia crescido<sup>294</sup>. Note-se que o Administrador indica existirem 3 oficiais, ou seja, 1 a menos do que a lista de 1799. A Coroa atendeu o pedido de Manoel Moreira Figueiredo, ordenando, contudo, que se contratasse somente mais um oficial, perfazendo um total de 4 além do Administrador<sup>295</sup>.

Portanto, o número de oficiais de correio no Rio de Janeiro era relativamente alargado, especialmente se comparados com outras capitanias. Isso é indício de que a circulação de correspondência no Vice-reinado era alta e, acima de tudo, que a adesão dos utilizadores do serviço oficial funcionava de forma efetiva. O grande fluxo de correspondência faz sentido se considerarmos que o Rio de Janeiro era um porto de grande movimento e, certamente, um dos polos privilegiados de comunicação com o Reino.

Mas o movimento do correio marítimo não é a única explicação plausível para o grande fluxo de correspondência e, consequentemente, maior estrutura administrativa postal no Rio de Janeiro. Capitanias com portos, até dos mais movimentados, como o da Bahia<sup>296</sup>, estruturaram inicialmente um quadro de oficiais relativamente menor, contando apenas com 1 Administrador, 1 Segundo Oficial e 1 Contínuo e Pesador de cartas<sup>297</sup>. Esse número não variou muito pelo menos até o primeiro quartel do século XIX, pois em 1824 a Administração do Correio Geral da Província contava com 4 funcionários<sup>298</sup>.

Ocorre que, para o caso do Rio de Janeiro, é necessário pensar-se também no fluxo do correio terrestre. O Vice-reinado era local de escoamento das correspondências de capitanias interiores para o Reino, especialmente de Minas Gerais, mas também Goiás, Mato Grosso e a parte interior de São Paulo. Vale lembrar que, a partir da segunda metade do século XVIII, o comércio de gêneros agropecuários ligando Minas ao Rio de Janeiro tornou-se cada vez mais

---

<sup>294</sup> 40/10/1801. Ofício do deputado da Mesa de Inspeção do Rio de Janeiro, Manoel Moreira de Figueiredo, ao Secretário de Estado da Fazenda e Presidente do Real Erário, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, [...]; sobre ainda não ter tomado posse da administração do correio e a necessidade do aumento do ordenado para esse lugar; solicitando atenção ao seu requerimento de graduação do lugar da Mesa da Inspeção em correição ordinária. AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 195, doc. 13924.

<sup>295</sup> 01/02/1803. Despacho da Secretaria da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 195, doc. 13924

<sup>296</sup> A média anual de navios saídos da Bahia para Lisboa entre 1783-1807 era de 29 embarcações, contra somente 22 saídas do Rio de Janeiro. Frutuoso, Guinote, e Lopes, *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*, 63.

<sup>297</sup> 22/07/1799. Ofício do Governador da Baía, D. Fernando José de Portugal, para o Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, no qual informa acerca dos serviços do Correio. Anexos: [1] Relação do pessoal empregado na Administração do Correio das Cartas da capitania da Bahia, com indicação dos respectivos vencimentos; [2] Conta da receita e despesa do Correio Geral da capitania da Bahia, de 8 de Abril de 1798 a 7 de Abril de 1799. AHU-Bahia-CA, Cx. 99, doc. 19428-19430.

<sup>298</sup> Auto do Juramento prestado pelos oficiais da Administração do Correio Geral à constituição do Império Brasileiro de 1824. BR, MNC, BRASÍLIA, Códice Bahia, p.186-187.

estreito<sup>299</sup>. E, de fato, desde 1798, o governo do Rio de Janeiro preocupou-se em manter giros postais para Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso, o que revela a presença contínua de cartas vindas por terra.

Caso diferente desenrolou-se na Bahia. Nos primeiros anos da reforma, o governo não se preocupou em estabelecer ligações postais por terra com outras capitanias, utilizando-se somente da estrutura marítima já existente para a comunicação interna. É o que deu conta a Junta da Real Fazenda à Secretaria da Marinha e Ultramar, quando afirmou não ter estabelecido correio nas vilas interiores, por ser mais comum se comunicarem por barcos e lanchas. A Junta também afirmou ser inútil a abertura de estradas para o correio, pois a conexão com outras capitanias era feita sobretudo por mar. No caso das ligações com outras capitanias do Norte, essas eram feitas sobretudo por navegação de cabotagem<sup>300</sup>.

Em 1799, D. Fernando José de Portugal enviou ofício indicando as decisões sobre tal matéria. Partindo do princípio da preocupação com os gastos, o governador indicou que não abriria Administrações nas pequenas vilas costeiras da capitania, como se pode perceber no trecho de seu ofício citado abaixo:

Não se julgou necessário semelhante estabelecimento para as vilas beira mar e portos pequenos desta mesma capitania, não só por ser muito frequente a comunicação por sumacas, barcos, e lanchas que continuamente navegam, mas tão bem por ser diminuto o número das cartas que se conduzem, até pela facilidade com que as pessoas que tem qualquer negócio se podem transportar para estes lugares a tratar dele, sendo por consequência oneroso para a Real Fazenda nomearem-se para ali oficiais para este fim<sup>301</sup>.

Ao tomar tal atitude, o governador utilizou-se da discricionariedade permitida pela própria Coroa. Segundo o Alvará de 20 de janeiro de 1798, a decisão de abertura de Administrações locais deveria ser tomada de acordo com as potencialidades comerciais de cada vila. Se a comunicação escrita não era constante, seria preferível não iniciar o serviço, pois os gastos seriam avultados.

Essa tendência mudará a partir de 1808, quando começam a haver traslados postais mais frequentes por terra da Bahia para localidades como Sergipe, Piauí, Ceará e Pernambuco, por meio do envio de condutores de malas. Tal mudança também foi acompanhada de inauguração

---

<sup>299</sup> Alexandre Mendes Cunha, “Vila Rica -São João Del Rey: as voltas da cultura e os caminhos do urbano entre o século XVIII e XIX” (Dissertação de mestrado, UFF, 2002), 80.

<sup>300</sup> 22/07/1799. Ofício do governador da Bahia, D. Fernando José de Portugal, para o secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, no qual informa acerca dos serviços do correio. AHU-Bahia-CA, Cx. 99, Doc. 19428–19430.

<sup>301</sup> *Idem*.

de novas Administrações em vilas dessas localidades, apesar do número de funcionários a trabalhar na Administração de Salvador não ter variado<sup>302</sup>.

Caso diferente ocorreu no Rio de Janeiro, pois a partir de 1808 com os incentivos ao correio terrestre, haverá o aumento do número de oficiais na Administração Geral. Dados de 1816, quando um grande número de rotas postais já funcionava efetivamente entre Rio de Janeiro e outras capitanias, demonstram aumento do número de funcionários a trabalhar no Correio Geral da Corte. Nesse sentido, a criação de dois ofícios específicos é chave para explicar a importância tanto do correio marítimo quanto do terrestre no Rio de Janeiro: o *Agente do Mar* e o *Agente de Terra*. Houve, portanto, separação entre os negócios das cartas terrestres e marítimas, sendo que cada área passou a contar com um oficial específico para seus trâmites. Essa divisão é semelhante àquela adotada em Lisboa desde 1799, no qual havia uma Administração para as cartas do Reino, uma Administração para as cartas do Ultramar e uma Administração para as cartas Estrangeiras<sup>303</sup>. Outra mudança efetiva presente no quadro de 1816 é a presença de 6 *Correios de terra*, ou seja, pedestres ou estafetas contratados para trazer e levar as cartas pelas novas estradas e caminhos. Em 1825, o número desses correios de terra chegou a 10, mantendo-se igual o número de outros oficiais

---

<sup>302</sup> 05/01/1815. Criação de um correio para Sergipe del Rei para facilitar a comunicação oficial. BR, MNC, BRASÍLIA, Códice Bahia, 130-131; 13/04/1815. Registro da Portaria do Exmo. Governador por quem mandou dar 16000 réis ao condutor da mala da cidade de Oeiras do Piauí. BR, MNC, BRASÍLIA, Códice Bahia, 137-138; 28/11/1817. Portaria de criação do correio terrestre mensal para Pernambuco. BR, MNC, BRASÍLIA, Códice Bahia, 144; 05/06/1821. Registro do ofício do Secretário Interino do Interior e Fazenda, sobre a criação de um correio terrestre da capitania do Ceará para esta. BR, MNC, BRASÍLIA, Códice Bahia, 164.

<sup>303</sup> Neto, “Os Correios na Idade Moderna”, 50.

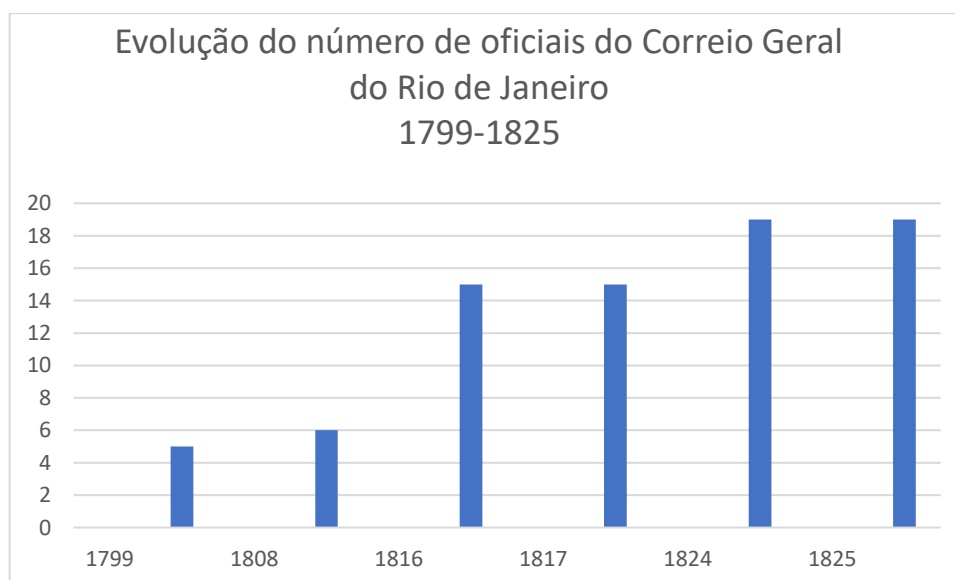
## Quadro de Oficiais do Correio Geral do Rio de Janeiro

(1799-1825)<sup>304</sup>

Tabela 2: Quadro de oficiais do Correio Geral do Rio de Janeiro (1799-1825)

1799		1816		1825	
Administrador	1	Administrador	1	Administrador/Tesoureiro	1
Escrivão	1	Ajudante	1	Ajudante/Escrivão da Receita	1
Ajudante	1	Escrutário	1	Escrutário	1
Fiel da Balança	1	Oficial Papelista	2	Oficial Papelista	2
Continuo	1	Oficial de Peso	1	Oficial de Peso	1
		Agente do mar	1	Agente do Mar	1
		Agente de Terra	1	Agente de Terra	1
		Continuo	1	Continuo	1
		Correios de Terra	6	Correios de Terra	10
<b>Total</b>	<b>5</b>		<b>15</b>		<b>19</b>

Gráfico 1: Número de oficiais do Correio Geral do Rio de Janeiro (1799-1825)



Portanto, embora a Administração postal de Salvador tenha mantido constante o baixo número de funcionários, havendo, porém, tendência à criação de novas Administrações em outras vilas, a estrutura do Rio de Janeiro contou com crescimento constante ao longo do tempo.

<sup>304</sup> Fontes: Antonio Duarte. Almanaque Histórico da Cidade de S. Sebastião do Rio de Janeiro. 1799. In: Revista do IHGB, Tomo XXI, 1858, 112; Decisão n. 53, de 22 de novembro de 1808. Aprova o regulamento provisional da Administração-geral do Correio desta Corte. Coleção das decisões do Governo do Brasil, (Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1891), 69-70; Almanaque do Rio de Janeiro para o Ano de 1816. (Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1816), 213-214; Almanaque do Rio de Janeiro para o Ano de 1817. (Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1824), 242; Almanaque do Rio de Janeiro para o Ano de 1824. (Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1824), 225-226; Almanaque do Rio de Janeiro para o Ano de 1825. (Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1825), 189.



Já no que concerne a trajetória dos correios de Minas Gerais outras questões marcam o quadro administrativo. Nesse caso, embora tenham surgido novas Administrações postais nas vilas e cidades mineiras nos primeiros anos do século XIX, especialmente após 1808, a tendência inicial foi a diminuição do quadro de pessoal, especialmente devido ao pouco rendimento das cartas nos primeiros anos.

Nas instruções lançadas pela Junta da Real Fazenda de Minas Gerais, em agosto de 1798, há esforço em seguir as Instruções enviadas pela Coroa em 26 de fevereiro do mesmo ano, especialmente no que diz respeito ao provimento dos oficiais responsáveis pela nova instituição. Em relação ao Administrador do correio de Vila Rica, por exemplo, indica-se que este deveria ter «a seu cargo o correio conforme a Lei, e Instruções, e será morador no centro da Vila, e em casa suficiente à sua custa para ter o correio». Além disso, deveria «ser pessoa desocupada de outro exercício, para ser pronta, e que tenha crédito»<sup>305</sup>. Ou seja, seguindo as instruções do centro, a Junta da Real Fazenda associou o exercício de Administrador do correio a uma pessoa que possuísse certo cabedal e moradia bem localizada, em parte para sustentar o estabelecimento do laboratório.

Outra interessante decisão das Juntas foi a escolha das principais vilas e cidades para a inauguração de Administrações, que, segundo as Instruções da Coroa, deveriam levar em conta a necessidade de comunicação e a centralidade mercantil. Em 1798, a Junta da Fazenda de Minas Gerais criou administrações de correio em 5 vilas. Chama a atenção a criação de maior número de administrações em relação a outras capitanias. Isso porque a concentração de vilas e cidades no território mineiro era baixa, se comparado com a média de todo o território da América portuguesa. Em 1808, apenas 7% das 213 vilas existentes no total se concentravam nas Minas. Contudo, era a capitania mais povoada, abrigando 20% da população<sup>306</sup>. Logo, esse maior povoamento, não obstante o número baixo de vilas, indica maior propensão à urbanização, o que certamente aumentava a demanda comunicacional dentro território e com outras capitanias.

---

<sup>305</sup> 11/08/1798. Termo da Junta da Fazenda de Minas Gerais com instruções sobre o funcionamento do Correio. *Anexo a* 22/08/1798. Carta de Bernardo José de Lorena, governador de Minas Gerais, a D. Rodrigo de Sousa Coutinho, Secretário de Estado dos Domínios Ultramarinos, informando das providências a respeito dos estabelecimentos dos correios, em execução, como foi ordenado pelo Alvará de 20 de janeiro de 1798. AHU\_ACL\_CU\_011, Cx. 145, doc. 26.

<sup>306</sup> Cláudia Damasceno Fonseca, “Funções, hierarquias e privilégios urbanos: a concessão dos títulos de vila e cidade na Capitania de Minas Gerais”, *Varia História* 29 (2003): 41.

**Administrações de correio em Minas Gerais**  
**(1800)<sup>307</sup>**

*Tabela 3: Administrações de correio em Minas Gerais (1800)*

<b>Comarcas</b>	<b>Vilas</b>
Comarca de Vila Rica	Vila Rica
Comarca do Rio das Mortes	São João Del Rei
Comarca do Rio das Velhas/ Sabará	Sabará
	Paracatu
Comarca do Serro Frio	Vila do Príncipe

Como se pode perceber na tabela acima, a maioria das Administrações de correios mineiras foram criadas em vilas historicamente ligadas à extração do ouro, todas fundadas na primeira metade do século XVIII. Com o declínio do ouro a partir de 1760, essas localidades não perderiam importância. Essas vilas continuaram com afluente comércio de gêneros agropecuários, que surgiu em decorrência das necessidades da população estabelecida nas Minas no período da extração do minério<sup>308</sup>. Eram, portanto, locais de grande circulação de comunicação escrita, ligadas essencialmente às trocas mercantis. Atenção especial deve ser dada ao caso de Paracatu. Esse arraial foi um dos últimos locais no qual foi encontrado ouro. É importante ter-se em mente também que justamente no ano de 1798 o Arraial foi elevado à vila, passando a chamar-se Paracatu do Príncipe<sup>309</sup>. O aumento de importância da região, bem como o fato da mesma ser a ligação das Minas com Goiás, podem estar associadas à criação de uma administração do correio. Lembre-se que a segunda metade do século XVIII foi marcada por planos para desenvolver economicamente a capitania de Goiás, a partir de sua ligação com o resto do território da América portuguesa<sup>310</sup>. Isso explica tanto a elevação do arraial mineiro à vila quanto o surgimento de uma administração de correio no mesmo ano.

---

<sup>307</sup> 26/07/1800. Carta da Junta da Real Fazenda de Minas Gerais, para o Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, enviando o resultado do rendimento do correio apresentado pela Junta da Fazenda da dita capitania, em conformidade com o parágrafo 8 da lei do seu estabelecimento. AHU\_ACL\_CU\_011\_Cx.127, doc.45.

<sup>308</sup> Cunha, “Vila Rica -São João Del Rey: as voltas da cultura e os caminhos do urbano entre o século XVIII e XIX”, 81.

<sup>309</sup> Atlas Digital da América Lusa. “Paracatu do Príncipe”. Disponível em [http://lha.unb.br/atlas/Paracatu\\_do\\_Pr%C3%ADncipe](http://lha.unb.br/atlas/Paracatu_do_Pr%C3%ADncipe).

<sup>310</sup> Boaventura, “Urbanização em Goiás no século XVIII”.

A estrutura administrativa inicial dos correios de Minas Gerais contava com 10 oficiais, distribuídos da seguinte forma: 1 Administrador e 1 Ajudante para cada vila aonde houvesse correios. Além disso, a Junta da Real Fazenda também elegeu 4 condutores de mala de cartas, sendo que cada um contaria com o auxílio de 2 escravos para trilhar as estradas. Por fim, também seria pago por conta da Junta o recebedor de mala no registro do caminho novo, que ficava entre Minas Gerais e Rio de Janeiro. A estrutura postal das Minas contava, portanto, com 14 pessoas, que tinham ordenados fixos, a serem pagos pelas Juntas da Fazenda a partir do rendimento do próprio correio.

Mas esse quadro inicial passaria por substanciais modificações já nos primeiros anos, calcadas especialmente na redução no número de funcionários, e isso foi feito a partir de movimentos gerados por decisões advindas do Reino. Logo, embora as Juntas da Fazenda tivessem autonomia para organizar as Administrações de correio, percebe-se que era papel do Erário Régio controlar essas decisões. Contudo, essas mudanças não foram propostas como via de mão única, e sim a partir de diversas negociações com a Junta da Fazenda de Minas Gerais, que foi responsável por sugerir alterações aos planos do centro. Assim, as mudanças administrativas tiveram caráter negocial entre o poder central e seus representantes locais, em um arranjo pactual típico do Antigo Regime.

O principal intuito era cortar os gastos de uma instituição que até então não vinha gerando lucros. As ordens do Erário Régio de 19 de junho de 1801 reformularam totalmente a administração de Correios de Minas Gerais, tornando sem efeito o sistema determinado pelas Lei e Instruções de 1798<sup>311</sup>. Por exemplo, se anteriormente os Administradores deveriam ser pessoas sem outra ocupação, e que por isso recebiam um ordenado maior, as novas ordens eram que o ofício fosse ocupado em acúmulo por outros agentes que já serviam as Juntas da Fazenda. Isso resultou na diminuição das despesas com os ordenados dos administradores.

Outra demanda do Real Erário era a recriação da «antiga companhia de carregadores ou pedestres que antigamente servia nessa capitania e que se compunha de homens mateiros que vadiavam rios e rompiam matos, e eram prontos para as mais árduas diligências»<sup>312</sup>. Desse grupo miliciano, deveriam ser destacados seis homens, três para receberem no registro da Paraíba as Malas do Rio de Janeiro, e outros três na Borda do campo para levarem as malas para Vila Rica. É perceptível nesta ordem a utilização de uma fórmula anteriormente adotada

---

<sup>311</sup> 28/08/1802. TC. Erário Régio. Livro (3º) de informações da Capitania de Minas Gerais expedidas pela Contadoria Geral do Rio de Janeiro. Livro 4074, 326.

<sup>312</sup> 19/06/1801. *Idem*, 181-82.

na capitania para o transporte de correspondência, uma vez que era comum a utilização de soldados ou dragões pedestres para essa tarefa. Contudo, a Junta da Fazenda não achou suficiente o número de mensageiros sugerido pelo Erário, e alegou, em comunicação posterior, que era necessária uma quantidade muito maior desses oficiais para manter a comunicação entre Vila Rica e outras comarcas, e também com o Rio de Janeiro. Assim, decidiu-se em conselho que seriam destacados da Companhia da Infantaria dos homens brancos 30 correios<sup>313</sup>.

Portanto, no lugar de carregadores de malas contratados pela Junta da Fazenda, os correios deveriam passar a contar com a solução adotada anteriormente às reformas, que era a utilização da companhia de pedestres da infantaria, que provavelmente não ganhavam rendimentos fixos para o transporte de cartas, pois o pagamento era feito de acordo com o número de viagens realizadas. Devido as dificuldades financeiras da nascente instituição, as soluções para salvar o empreendimento recorreram a antigas medidas, que era a utilização de pessoal não necessariamente ligado à administração de correio para o trâmite postal.

Por fim, os ajudantes do Administrador também foram excluídos do quadro de empregados. Ou seja, os 5 laboratórios de correios da capitania deveriam contar, a partir daquele momento, somente com o trabalho dos Administradores, igualmente responsáveis por outras áreas da estrutura fazendária. Essa medida, contudo, logo provou-se prejudicial ao funcionamento das Administrações, o que novamente levou a Junta a negociar frente às demandas do centro. A instituição fazendária escreveu ao Real Erário pedindo a criação dos ofícios de escrivães para o quadro dos correios das vilas, os quais teriam o intuito de auxiliar os Administradores. O problema tratava-se da sobrecarga com o trabalho de escrituração cotidiana, ou seja, o registro das cartas recebidas e enviadas, e dos seus respectivos portes:

[...] logo que não haja uma pessoa destinada para cada um que lhe sirva de escrivão para escriturar os necessários livros, sem o que ficam os ditos Administradores obrigados a fazer todo o expediente,[...] estorvando-se então por este princípio de poderem exercer as ditas primeiras ocupações que têm expediente diário e efetivo, como são o Ajudante da Contadoria, o Meirinho ou Escrivão das Comarcas de Rio das Mortes, Sabará e Serro do Frio [...], o que não sucederá criando-se os lembrados escrivães, que serviriam como fica dito, de escriturar os necessários assentos, por que se conheça o recebimento do importe das cartas e da descarga destas mesma, segundo a sua remessa [...]<sup>314</sup>.

---

<sup>313</sup> Termo da Junta sobre o novo estabelecimento da Administração do Correio, ou reforma deste na conformidade da ordem de 9 de junho de 1801. In: Revista do Arquivo Público Mineiro. Vol.06, n.1. Jan/Mar 1901, 117-128.

<sup>314</sup> 04/08/1802. TC. Erário Régio. Registro das representações da Capitania de Minas Gerais [expedidas pela Contadoria Geral do Rio de Janeiro]” .1795– 1807, Livro 4067, 67-68.

Segundo a Junta da Fazenda, como os Administradores possuíam outros ofícios, era impraticável acumular todo o trabalho de escrituração. Vê-se, portanto, a necessidade da permanência dentre os oficiais de correio de pessoas preparadas para lidar com o trabalho cotidiano de natureza contábil. Essas discussões a respeito das habilidades necessárias para os funcionários frente ao expediente rotineiro a ser realizado revela como a administração postal na América Portuguesa era entendida como um negócio da Real Fazenda, responsável por organizar e distribuir um gênero passível de cobrança de taxa (as cartas).

O Real Erário aceitou a criação dos cargos de escrivães para auxiliar os Administradores. O órgão central considerou o ofício necessário para a melhor organização do correio. Contudo, alertava a Junta da Real Fazenda que a nomeação desses oficiais deveria ser feita de forma econômica, haja visto a situação de déficit apresentada naqueles primeiros anos:

Foi o mesmo Senhor servido aprovar a essa Junta a criação dos ditos ofícios de Escrivães dos Administradores dos Correios, os quais deverão ter as obrigações e encargos ponderados na mesma conta visto que deste modo considera a sua precisão e para o melhor arranjo, e utilidade da Real Fazenda; recomendando-se-lhe porém toda a economia possível neste ramo de administração, cuja despesa absorve a maior parte do rendimento (...) <sup>315</sup>.

A partir de 1808, houve expansão das Administrações de correio para outras vilas, devido a abertura de novas administrações impulsionada pela transferência da Corte para o Rio de Janeiro. Outras administrações foram fundadas, apesar de nem sempre ser possível determinar o momento exato de inauguração das mesmas, nem tão pouco a quantidade. Um dos exemplos é a de Barbacena, criada em 1811 devido a necessidade de haver rota postal direta com a Corte do Rio de Janeiro. Em 1809, Mariana, Pitangui e Tamanduá passaram a contar com um laboratório próprio. Não obstante, essa expansão geográfica foi feita tendo-se em mente a manutenção de baixo custo e do quadro de funcionários reduzidos. Os escrivães da Câmara das localidades com novas administrações postais deveriam acumular a função de correios, afim de «evitar a multiplicidade» de oficiais <sup>316</sup>.

---

<sup>315</sup> 28/08/1802. TC. Erário Régio. Livro (3º) de informações da capitania de Minas Gerais expedidas pela Contadoria Geral do Rio de Janeiro. Livro 4074, 326.

<sup>316</sup> Decisão n. 12, de 08 de maio de 1809. Sobre os correios da capitania de Minas Gerais. Coleção das decisões do Governo do Brasil, (Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1891). 11.

Foi possível perceber, a partir dos casos expostos acima, que as Administrações de correio implantadas em algumas vilas e cidades das capitanias da América portuguesa contaram com trajetórias particulares, calcadas na realidade de cada território. As Juntas da Real Fazenda inegavelmente seguiram as normas enviadas pela Coroa em 1798, pois as citações do Alvará de 20 de janeiro e Instruções de 26 de fevereiro nos ofícios e instruções locais de implantação dos correios são abundantes. Não obstante, cada Junta foi responsável por decidir matérias específicas como o número de oficiais a serem contratados, o valor do ordenado a ser pago e quais vilas ou cidades deveriam possuir laboratórios de correio. Essas decisões eram permitidas pelas próprias normas centrais, que delegavam determinados assuntos aos seus representantes. A atribuição de poder às autoridades das capitanias pode ter sido responsável por fortalecer os laços locais de poder e, ainda, construir grandes diferenças entre os sistemas postais de cada capitania. Surgiam então, uma série de sistemas postais que, embora baseados em normas comuns, eram extremamente diversificados em suas organizações.

### **Oficiais de correio na estrutura fazendária: estudos de caso**

O fato de os provimentos serem atribuições das Juntas da Real Fazenda contribuiu para a autonomia dos correios, e, principalmente, para a aceitação da nova instituição pelas elites locais. Isso porque a eleição dos Administradores de correio e de outros oficiais poderia ser feita dentre indivíduos já conhecidos nas vilas e cidades, inclusive detentores de outros ofícios fazendários, e por isso possuidores de confiança e credibilidade da sociedade.

Essa situação, vale frisar, é bem diferente daquela dos ajudantes de Correio-mor dos séculos XVII e XVIII, que eram providos no Centro, ou seja, pelo próprio Correio-mor do Reino, e confirmados pelo Monarca. Isso pode ter contribuído para o descontentamento das elites locais, como os oficiais da Câmara e os homens de negócios, que viam os Ajudantes como intrusos<sup>317</sup>. Ao contrário do que ocorreu no período do Correio-mor, não se encontrou dentre as fontes levantadas nesta investigação nenhuma petição dos poderes locais contra os administradores ou demais oficiais de correio. Foi possível encontrar, inclusive, requerimentos de mercês de oficiais que contavam com a consideração positiva dos homens de negócio<sup>318</sup>.

---

<sup>317</sup> Luiz Guilherme Machado, “Os Assistentes do Correio mor no ultramar e a resistência dos colonos”, Projeto de Pesquisa, *História Postal* (blog), acessado 5 de junho de 2018, <http://historiapostal.blogspot.com/2008/02/os-assistentes-do-correio-mor-no.html>.

<sup>318</sup> 10/04/1811. Requerimento do Oficial do peso e portes da Administração do correio da Corte do Rio de Janeiro, Daniel Nunes de Montes, ao príncipe regente D. João, solicitando a restituição do seu ordenado, pagando-se-lhe o que se deve por inteiro, de modo a poder sustentar a numerosa família que tem. AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 261, doc. 17914. O atestado dos homens de negócio, parte do requerimento, é de 16/06/1802 e afirma o seguinte: *Nós*

Isso mostra que esses novos agentes estavam inseridos nas redes de sociabilidade dos territórios onde residiam.

É importante investigar a especificidade dos provimentos dos agentes de correio em fins do século XVIII e como isso contribuiu para a autonomia de cada administração e para o enraizamento e reprodução dos grupos pertencentes às elites locais. Faz-se necessário refletir, à luz das discussões historiográficas e das fontes encontradas, sobre o provimento e atuação desses oficiais, ou seja, quem eram as pessoas a desempenhar os serviços de correio e de que forma eram selecionadas.

Segundo Roberta Stumpf, os cargos e ofícios no Antigo Regime poderiam ser de dois tipos, de acordo com seus provimentos: de concessão precária, ou seja, temporária (*em serventia*) ou de concessão vitalícia e, também, potencialmente hereditária (*em propriedade*)<sup>319</sup>. Durante muito tempo, na cultura política do Antigo Regime, a concessão em propriedade vitalícia era uma das formas do Monarca retribuir seus súditos pela prestação de seus serviços. Contudo, a partir do reinado de D. João V, e especialmente no período posterior, de atuação do Marquês de Pombal, houve grande desaprovação do sistema de patrimonialização dos ofícios. O Regimento com força de Lei de 23 de novembro de 1770 é um dos marcos dessas críticas. Tal legislação pauta-se pela tentativa de retomar o provimento baseado na *indústria pessoal*, ou seja, os oficiais deveriam ser escolhidos de acordo com suas capacidades para desempenhar a função<sup>320</sup>. Mas existiam outros motivos para se condenar a patrimonialização dos ofícios, por vezes não expressos neste Regimento. A concessão em termos precários permitia que, ao fim do tempo de exercício, os ofícios retornassem às mãos da Coroa, podendo ser utilizados para novas remunerações a outros vassalos. Nesse sentido, as críticas da segunda metade dos setecentos à patrimonialização estariam também ligadas aos interesses políticos e financeiros associado aos ofícios. Nesse período, sobretudo para os cargos intermédios da América Portuguesa, foi comum a venda *em serventia*, ou seja, para desempenhar a função em período

---

*comissários e negociantes da Praça desta cidade abaixo assinados etcetera. atestamos debaixo do juramento dos Santos Evangelhos que Daniel Nunes de Montes, oficial do peso das cartas da Administração da casa do Correio desta cidade tem servido a sua ocupação com muita eficácia, zelo e boa satisfação do comércio e das mesmas partes, constando-nos além disso a conhecida fidelidade com que se emprega na boa arrecadação da Real Fazenda, pela qual tem merecido a confiança do Administrador e mais oficiais da dita casa, a quem ajuda nas suas ocupações pela sua capacidade e inteligência que se faz merecedor dito da atenção.*

<sup>319</sup> Roberta Stumpf, “Os provimentos de ofícios: a questão da propriedade no Antigo Regime português”, *Topoi* 15, nº 29 (dezembro de 2014): 614.

<sup>320</sup> Roberta Stumpf, “Ser apto para servir a Monarquia Portuguesa: profissionalização e hereditariedade”, in *Mérito, Venalidad y Corrupción en España y América (Siglos XVII y XVIII)*, org. Pilar Ponce Leiva e Francisco Andújar Castillo (Valencia: Albatros, 2016), 122.

determinado, mediante o pagamento de um valor específico, conhecido como donativo<sup>321</sup>. Essa política continuou sendo utilizada ao longo do século XIX, inclusive com a transferência da Corte para o Rio de Janeiro<sup>322</sup>.

Faz-se necessário refletir em que termos essas transformações na segunda metade do século XVIII moldaram o provimento dos ofícios de correio, uma vez que estes foram criados em contexto posterior às avaliações negativas quanto à hereditariedade, mas não quanto à venalidade. Vale lembrar que a reincorporação do Correio-mor à Coroa foi pautada pelo entendimento de que esse ofício, principal da Coroa, não deveria ser patrimônio de uma família, e que os ofícios de organização e transporte de correspondência sempre pertencessem ao Erário Régio. É mister abordar até que ponto este mesmo entendimento alastrou-se para os ofícios menores, das recém-criadas Administrações das vilas e cidades da América portuguesa. É crucial também indagar se o provimento feito pelas Juntas da Fazenda, e não pelo Monarca, desempenharam algum papel na aceitação da nascente instituição e de seus funcionários junto aos poderes locais. Além disso, importa tentar perceber quais atributos estavam atrelados às escolhas destes oficiais.

Primeiramente, cabem algumas reflexões a respeito dos conhecimentos contábeis e a nova estrutura dos correios. A necessidade de domínio de contabilidade, especialmente àquela relativa a escrituração mercantil e ao sistema de partidas dobradas, foi um dos pré-requisitos adotados no período pombalino para o recrutamento de oficiais do Erário Régio e das Juntas da Fazenda. Daí explica-se a grande afluência de homens de negócio na ocupação desses postos. Contudo, é verdade que os métodos da contabilidade mercantil moderna ainda eram pouco utilizados no comércio português. Como solução para isso, Pombal criaria, antes mesmo da fundação do Erário, a Aula de Comércio em 1759, «cumprindo função pedagógica central aos negócios, mas também dotando o próprio Estado de um corpo de indivíduos habilitados ao exercício de funções primordiais à organização da fazenda, com a escrituração contábil por partidas dobradas»<sup>323</sup>.

Inseridas nesse contexto, embora em período mais tardio, as Administrações de correio exigiam conhecimentos contábeis, visto que seus livros deveriam ser feitos em escrituração

---

<sup>321</sup> Stumpf, “Formas de venalidade de ofícios na monarquia portuguesa do século XVIII”, 249.

<sup>322</sup> Stumpf, “Administrar finanças e recrutar agentes: práticas de provimentos de ofícios no reinado joanino no Brasil (1808-1821)”.

<sup>323</sup> Alexandre Mendes Cunha, “Minas Gerais, da capitania à província: elites políticas e a administração da fazenda em um espaço em transformação.” (Tese de Doutorado, UFF, 2007), 244.



mercantil, conforme se observa nas atribuições dos ofícios do laboratório de correio detalhadas nas Instruções passadas pela Coroa em 1798. Era essencial que as pessoas envolvidas no trabalho dominassem contabilidade, pois as funções a serem desempenhadas estavam ligadas a esse exercício. O segundo oficial, de acordo com as Instruções, deveria pesar as cartas e calcular os respectivos portes, e anotar o valor em «livro escriturado mercantilmente»<sup>324</sup>. Esse provavelmente era o trabalho diário na casa de correio, pois acontecia tão logo a correspondência fosse recebida. A cada mês, o Administrador deveria enviar um balanço de Receita e Despesa para a Junta da Fazenda.

Além disso, lembre-se que o Administrador deveria ser pessoa «bem abonada e bem estabelecida», o que pode sugerir envolvimento com o comércio e alguma inserção nas redes mercantis locais<sup>325</sup>. Conforme referido anteriormente, essa exigência de posses dava-se porque, segundo as Instruções, o Laboratório do correio deveria funcionar na casa do próprio administrador. O prédio destinado à distribuição das cartas deveria ser em um lugar central da vila ou cidade. Provavelmente, o laboratório devia estar localizado próximo ao porto ou local de comércio, ou seja, por onde circulava a correspondência. Então, faz sentido pensar que um homem de negócios/detentor de ofício fazendário fosse bom candidato ao posto de Administrador.

Portanto, era necessário que os oficiais de correio tivessem conhecimentos administrativos voltados para a contabilidade, visto que a função principal do ofício estava ligada à recolha de uma taxa régia, sendo necessário dominar formas de escrituração relacionadas ao registro de receitas e despesas. Mas certamente esse não era o único atributo levado em conta, haja vista que, nessa época, a percepção de mérito administrativo era difusa, não havendo parâmetros claros como no período do Estado liberal. Em realidade, a posse de *indústria pessoal* dentre os oficiais, pregada pelo Regimento de 1770 que criticava a hereditariedade dos ofícios, era uma fórmula antiga, recorrentemente utilizada no Antigo Regime e presente nas discussões sobre este a qualidade dos servidores desde o século XVI<sup>326</sup>.

Os documentos analisados permitem afirmar que os oficiais de correio inicialmente providos possuíam o mínimo de experiência para desempenhar suas funções. Ou seja, eram indivíduos com conhecimento em questões contábeis. As mesmas fontes também revelam a

---

<sup>324</sup> Instruções para o Correio da América. In Machado, “As ‘Instruções’ Anexas ao Alvará de Criação dos Correios Marítimos para o Brasil de 1798”, 9.

<sup>325</sup> *Idem*.

<sup>326</sup> Stumpf, “Ser apto para servir a Monarquia Portuguesa: profissionalização e hereditariedade”, 122.

inserção prévia de muitos desses empregados na estrutura administrativa específica de cada capitania, principalmente a fazendária. Logo, junto à experiência, havia tendência para valorizar o enraizamento na rede da administração local. Por isso, é necessário questionar se estes oficiais faziam parte das elites locais, especialmente da elite mercantil e administrativa. Entende-se elite como «o conjunto de indivíduos que, por processos diversos, foi ocupando a posição cimeira no acúmulo de poder político, econômico e, pode-se também acrescentar, simbólico [...]»<sup>327</sup>.

No levantamento feito na presente investigação, foi possível compilar dados relativos aos ofícios ocupados por alguns Administradores, tanto em período prévio como posterior às suas passagens pelo correio. Foram encontrados 28 destes oficiais entre 1798 e 1825. Apesar de não se ter informações sobre outros ofícios ocupados por esses indivíduos para 32% dos casos, é de se apontar que a ocupação de cargos de fazenda é relativamente alta (50%). Vale destacar que Minas Gerais é a capitania com maior número de informações em relação aos Administradores. Isso ocorre devido ao grande número de Administrações presentes nos territórios mineiros em detrimento às outras capitanias. Contudo, não foi possível rastrear as outras ocupações de muitos dos Administradores mineiros. Caso interessante a este é o caso da Bahia, no qual todos os Administradores que ocuparam o posto no período eram anteriormente oficiais de fazenda.

---

<sup>327</sup> Cunha, “Minas Gerais, da capitania à província: elites políticas e a administração da fazenda em um espaço em transformação.”, 14.

**Administradores com ofícios fazendários por capitania**  
**(1798-1825)<sup>328</sup>.**

*Tabela 4: Administradores de correio com ofício fazendário (1798-1825)*

Capitania	Administradores	%	Ofícios Fazendários	%
<b>Rio de Janeiro</b>	4	14	3	75
<b>Pernambuco</b>	2	7	1	50
<b>Ceará</b>	2	7	1	50
<b>Bahia</b>	3	11	3	100
<b>Pará</b>	3	11	1	33
<b>Minas Gerais</b>	13	46	5	38
<b>Mato Grosso</b>	1	4	0	0
<b>Total</b>	28	100	14	50

\*\*\*

Outra questão a ser discutida é a permanência dessas pessoas no ofício de Administrador. Acredita-se que a continuidade de um mesmo indivíduo por longo período, especialmente se em acúmulo com outros ofícios fazendários, pode revelar maior e contínuo

---

<sup>328</sup> **Rio de Janeiro:**

AHU\_ACL\_CU\_017\_, Cx. 173, doc.12817;

AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 195, doc. 13924;

Almanaque do Rio de Janeiro para o Ano de 1825. (Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1825), 89.

**Pernambuco:**

AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 202, doc. 13807;

TC. Erário Régio. Livro das ordens, cartas régias e provisões expedidas para Pernambuco. Livro 4236, 50.

**Ceará:** AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 285, doc. 19532.

**Bahia:** AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 203, doc. 13858;

AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 113, doc. 22375;

BR, AN, RIO, Junta da Fazenda. Bahia. Série Interior, A1, IJJ<sup>2</sup> 295.

**Pará:**

AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 120, doc. 9238;

AHU\_ACL\_CU\_013, cx.109; doc.8576;

AHU\_ACL\_CU\_013, cx.136, doc.10312;

AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 155, doc. 11899;

BR, AN, RIO. Negócios de Portugal. Códice 99, vol. 23, 270.

**Mato Grosso:** AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1844.

**Minas Gerais:**

AHU\_ACL\_CU\_011, Cx. 146, Doc.67;

APM, SG-CX.57-doc.13;

APM, SG-CX.39-doc.33,

APM,SG-CX.79-doc.23;

APM,SG-CX.81-doc.34;

BR, AN, RIO. Série Interior. AA, IJJ9, 468.

BNRJ, Manuscritos, I-27,35,006;

BNRJ, Manuscritos, I-25,07,023;

BNRJ, Manuscritos, I-26,27,067;

BNRJ, Manuscritos, I-26,30,011;

BNRJ, Manuscritos, I-27,03,038.

enraizamento nas redes de poder local. Além disso, deve-se considerar a inexistência de pessoas com o perfil adequado para servir ou mesmo a falta de interesse para ocupar o ofício.

Em relação ao tempo decorrido de ocupação dos ofícios de correio, nenhuma das fontes encontradas indica o número de anos no desempenho da função. Em poucos casos foi possível recuperar o provimento passado pela Junta da Fazenda, no qual normalmente se espera encontrar o período pensado a priori para o exercício do cargo. Contudo, em duas provisões consultadas, para os Administradores de Pernambuco e do Pará, há indicação de que os empregados deviam servir enquanto *Sua Majestade não mandar o contrário*. Ou seja, parece não haver limite de tempo definido para sua ocupação. Nuno Gonçalo Monteiro aponta que essa fórmula que indicava período indeterminado era comum para os ofícios principais da Monarquia, que eram ou «formalmente vitalícios (caso dos da Casa Real) ou o seu provimento tinha, de direito, uma duração indefinida»<sup>329</sup>. Obviamente, os ofícios de correios não eram principais, e sim intermédios. Mas é necessário lembrar, também, que cargos desta natureza, ao longo do tempo, foram os que mais foram doados em propriedade, a exemplo dos cargos camarários<sup>330</sup>. Não é possível perceber por meio da documentação consultada se todos os Administradores que serviram por longos períodos possuíam em suas provisões indicação de tempo indeterminado de exercício, ou se foram simplesmente reconfirmados no ofício a cada três anos, permanecendo assim por uma parcela de tempo longa. O prolongamento no ofício também pode estar relacionado com a falta de interesse de outros ocupá-los ou mesmo comprá-lo, haja vista que o ordenado era normalmente baixo (não havia, também, emolumentos associados) e o trabalho era difícil.

Não obstante a falta de provisões relativas aos Administradores, o restante da documentação permite perceber que, na prática, muitos ocuparam seus cargos por longos períodos. Tomemos como exemplo o caso de Maximiano Francisco Duarte, Administrador do correio de Recife. O termo da Junta da Fazenda com sua nomeação indica que este exerceria «enquanto Sua Majestade não mandar o contrário».<sup>331</sup> Não foi possível estabelecer até que ano Maximiniano desempenhou a função, mas sabe-se que exerceu o ofício até pelo menos 1816,

---

<sup>329</sup> Monteiro, “O provimento dos ofícios principais na monarquia durante a dinastia de Bragança”, 46.

<sup>330</sup> Stumpf, “Os provimentos de ofícios: a questão da propriedade no Antigo Regime português”, 619.

<sup>331</sup> 27/04/1798. Termo da Junta da Fazenda de provisão de Maximiniano Francisco Duarte no lugar de Administrador do correio. *Anexo a* 14/05/1798. Ofício (1ª via) do Governador da capitania de Pernambuco, D. Tomás José de Melo, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre o cumprimento das instruções para o estabelecimento do Correio marítimo pela Junta da Real Fazenda daquela capitania. AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 202, doc. 13807.

ou seja, esteve no mínimo 18 anos a serviço dos correios<sup>332</sup>. Mas a trajetória desse indivíduo revela, acima de tudo, longo exercício de funções administrativas na própria Junta da Fazenda. O ofício de Administrador de correio parece ter sido apenas um complemento associado à sua ascensão na estrutura administrativa fazendária e na consequente conquista de mercês régias.

Esse Administrador possuía vasta experiência fazendária, o que certamente contribuiu para a sua eleição no ofício postal. De acordo com o termo da Junta, Maximiano originalmente iniciou sua carreira como Praticante, Amanuense e Escriurário do Real Erário, em Lisboa, para depois servir como Primeiro Escriurário Contador da Junta da Fazenda de Pernambuco, cargo que exercia desde 1791. Foi em 1798 que voluntariamente ofereceu-se para ocupar o lugar de Administrador de correio, pedido acatado pela Junta da Fazenda, por «ter os Requisitos que se fazem necessários para bem desempenhar o referido emprego de Administrador Geral» pois possuía

[...]as qualidades de notória honra, e verdade, e tais que pelos seus louváveis costumes tenha merecido a confiança pública, sendo além disso abonado, bem estabelecido, e morando no centro da povoação, e em lugar público; visto que o correio se há de estabelecer em sua Casa [...]"<sup>333</sup>.

Em agosto de 1798, Maximiano Francisco Duarte escreveu à D. Rodrigo de Sousa Coutinho, dando conta dos esforços feitos para funcionar a Administração de correio em Recife. Em sua correspondência, indicou estar informado dos pormenores do trabalho, que indubitavelmente envolveriam a administração de receitas e despesas em método mercantil:

Sendo em primeiro lugar um Administrador a cargo do qual ficasse o governo do dito Correio, estabelecendo-o na boa regência que determinam as mesmas reais ordens, escriturando em método mercantil o seu rendimento dando dele conta com as necessárias clarezas, e propondo tudo quanto fosse a bem desta Administração para o progresso que dela se deve esperar [...]"<sup>334</sup>.

A longa passagem deste personagem por ofícios fazendários foi utilizada por ele para posteriormente conseguir mercês e distinção social. Em 1799, pediu à Coroa o hábito da Ordem

---

<sup>332</sup> Em 1816, Maximiniano Francisco Duarte atestou, enquanto Administrador de correio, a favor de Manoel Gregório da Silva, oficial de correio, para que este último fosse provido no cargo de Terceiro Escriurário da Contadoria da Junta da Fazenda. 25/09/1816. BR, AN, RIO. Junta da Real Fazenda da capitania de Pernambuco. Código 29. códice 221, vol. 01.

<sup>333</sup> 27/04/1798. Termo da Junta da Fazenda de provisão de Maximiniano Francisco Duarte no lugar de Administrador do Correio. AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 202, doc. 13807.

<sup>334</sup> 08/08/1798. Ofício do Contador da Junta da Real Fazenda da capitania de Pernambuco, Maximiano Francisco Duarte, para o secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a sua nomeação para Administrador do Correio marítimo naquela capitania. AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 203, doc. 13850.

de Cristo, listando todas as suas contribuições ao Real Serviço, inclusive como Administrador do correio de Recife<sup>335</sup>. Conseguiu este hábito em 1804, dispensado de provanças pela Mesa de Consciência e Ordens<sup>336</sup>. Em 1801, foi elevado à Deputado e Escrivão da Junta da Fazenda da capitania de Pernambuco, passando a receber ordenado de 1 conto de réis<sup>337</sup>. Ou seja, o ofício de Administrador de correio, apesar de provavelmente não representar por si só uma boa fonte de rendimentos e status, em conjunto com o histórico de outros cargos fazendários, contou para que Maximiliano Francisco Duarte ascendesse no quadro administrativo da Junta da Fazenda.

Outro caso interessante de longa permanência diz respeito ao Administrador do correio do Pará, Antônio José Monteiro. A trajetória deste indivíduo demonstra como a ocupação da Administração de correio, bem como o desempenho de outras funções nas Juntas da Fazenda, pode estar ligada ao exercício do comércio, pois o mesmo era «cidadão e negociante matriculado» na capitania do Pará<sup>338</sup>. Provavelmente, o fato de possuir as posses necessárias para fornecer casa para a Administração e, também, de ter conhecimentos contábeis, explicam os critérios de escolha e o consequente provimento. Contudo, é digno de atenção o fato de ter sido comerciante, característica que podia aproximá-lo das redes de poder locais. Ao mesmo tempo em que ocupava este ofício, Monteiro também foi Administrador do contrato do sal, função que exerceu até 1805, ano da cessação do contrato<sup>339</sup>.

Mas não somente a atuação no comércio foi fundamental para Antônio José Monteiro conseguir ascender na hierarquia administrativa fazendária, pois também deve ter sido levada em consideração a sua extensa carreira militar. Antes de ser Administrador do correio e do

---

<sup>335</sup> 09/01/1799. Ofício do primeiro escriturário contador da Junta da Fazenda Real e Administrador dos correios da capitania de Pernambuco, Maximiano Francisco Duarte ao Secretário de estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho sobre as medidas tomadas para que o Laboratório dos correios funcione na ordem devida, dos bons serviços prestados à Coroa, pedindo intervenção para que possa receber o hábito da Ordem de Cristo. AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 206, doc. 14039.

<sup>336</sup> 07/06/1804. ANTT. Diligência de habilitação para a Ordem de Cristo de Maximiano Francisco Duarte. Mesa da Consciência e Ordens, Habilitações para a Ordem de Cristo, Letra M, mç. 30, n.º 51.

<sup>337</sup> Provisão de Maximiliano Francisco Duarte no lugar de Escrivão e Deputado da Junta da Real Fazenda de Pernambuco. TC. Erário Régio. Livro das ordens, cartas régias e provisões expedidas para Pernambuco, Livro 4236, 50.

<sup>338</sup> 12/04/1804. Requerimento do Administrador do Contrato de Distribuição do Sal da comarca do Pará, o tendente Antônio José Monteiro, natural do lugar de Parrachó, termo de Moncorvo, arcebispado de Braga e morador da cidade de Belém do Pará, para o príncipe regente (D. João), solicitando a sua manutenção no serviço militar e na administração no dito contrato. AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 129, doc. 9908.

<sup>339</sup> Conforme consta em seu pedido de mercê de ordem militar. 30/09/1810. Ofício de Antonio José Monteiro, para o Secretário do Governo do Reino de Portugal, D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho, solicitando a concessão de uma das ordens militares, como recompensa pelos serviços prestados no posto de tenente dos Ligeiros Milicianos do Estado do Pará AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 143, doc. 10835.

contrato do sal, serviu na Cavalaria e Infantaria, como Tenente de Milícias, desde 1792, e manteve a ocupação em conjunto com os outros ofícios até 1805.

Antonio José Monteiro é outro exemplo de longo desempenho no ofício de Administrador, pois assumiu em 1802 e, em 1822, às vésperas da Independência, ainda se encontrava em exercício. Não obstante o lugar ter sido ocupado de maneira aparentemente vitalícia, a trajetória de Monteiro permite discutir se os ofícios de correio poderiam também serem dados em propriedade. Este Administrador, alguns anos após ter sido provido, solicitou ao Conselho Ultramarino para que o ofício fosse passado a seu filho, Jacinto José Monteiro, após a sua morte.

O processo foi iniciado em 1805, e de acordo com o suplicante, a mercê deveria ser concedida justamente devido à boa execução de seu trabalho, e também pelo fato de ter «estabelecido uma casa própria para aquele ministério»<sup>340</sup>. O pedido teve parecer negativo do Desembargador Procurador da Fazenda, do Desembargador Procurador da Coroa, sendo por fim negado pelo Conselho Ultramarino. O argumento contrário, neste caso, era o seguinte: o tribunal não considerava as administrações de correio ofícios de propriedade, sendo que a permanência no cargo deveria estar sempre vinculada ao bom desempenho. O procurador da Coroa afirmou: «Estas administrações não são ofícios, de que se concedam propriedades, ou serventias vitalícias: são, e devem ser, honoráveis para melhor se servirem e acautelarem-se abusos, e prevaricações ao benefício do público e Real Erário».<sup>341</sup> Igualmente, afirmou o Conselho Ultramarino:

[...] este emprego não somente depende da *indústria e boas qualidades da pessoa que administra*, mas também das seguras fianças que deve prestar, o que tudo deve estar sujeito ao cuidado e vigilância do Governador e Capitão General e da Junta da Fazenda, para poderem remover os Administradores, quando faltarem as suas obrigações<sup>342</sup>.

Além disso, um segundo fator foi levado em conta pelo Conselho Ultramarino. Como parte integrante dos negócios do Real Erário, havia o risco de «abuso» (nesse caso compreendido tanto como desvio de verbas como mau serviço ao bem público). Por isso, os Administradores deveriam ter seus trabalhos constantemente controlados e avaliados pelas

---

<sup>340</sup> 11/09/1805. Carta do Governador e Capitão general do Estado do Pará e Rio Negro, 8º conde dos Arcos, D. Marcos de Noronha e Brito, para o príncipe regente D. João, sobre o requerimento de Antônio José Monteiro, solicitando a confirmação da sua nomeação para o ofício de Administrador do Correio Marítimo da capitania do Pará. AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.135, doc.10247.

<sup>341</sup> 19/12/1805. Consulta do Conselho Ultramarino para o Príncipe regente D. João, sobre o requerimento de Antônio José Monteiro, solicitando o cargo vitalício de Administrador do Correio Geral da cidade de Belém do Pará, assim como a sua passagem para seu filho, Jacinto José Monteiro. AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.136, doc.10312

<sup>342</sup> *Idem*, grifo nosso.

Juntas da Fazenda, ou seja, pelas instâncias superiores relacionadas à instituição de transporte de cartas. Obviamente, o fato de ter a propriedade negada não impediu que Antonio José Monteiro ocupasse o ofício pelo longo período de, pelo menos, 20 anos, conforme cronologia acima apresentada. Negando-lhe a propriedade, a Coroa não pareceu importar-se em anuir-lhe o caráter praticamente vitalício da função.

O entendimento sobre o desempenho associado à indústria pessoal como maneira de conter abusos foi utilizado em alguns casos para criticar as atitudes desses oficiais em relação ao seu trabalho. Esse foi o caso de Antonio Rodrigues da Silva, primeiro Administrador de correio do Rio de Janeiro, que permaneceu 3 anos na função (1798-1801). Antes de ser nomeado para este ofício, ocupou diversos outros, sendo um deles o de secretário particular do vice-rei 2º Conde de Resende. Sua relação próxima com o governador, que também era presidente da Junta da Fazenda, pode ter contribuído para sua nomeação. Além disso, Antonio passou por um ofício de fazenda, pois era guarda-mor e contador dos Feitos da Relação do Rio de Janeiro desde 1790<sup>343</sup> e Capitão da Fortificação do Castelo de São Sebastião do Rio de Janeiro, desde 1795<sup>344</sup>.

Em 1799, Antonio Rodrigues foi acusado pelo chanceler da Relação do Rio de Janeiro por atos irresponsáveis e por desvios de fundo. O problema desenrolou-se justamente devido à má escrituração do livro de receitas, considerado comportamento abusivo frente ao negócio do Erário Régio. A denúncia foi feita pelo oficial de correio, Manoel Teodoro da Silva, futuro Administrador do correio, ao chanceler da Relação. Disse esse oficial que não o denunciou antes à Junta da Fazenda devido ao fato do Administrador ser «criado do Vice-rei», presidente da Junta, e Manoel temia ser repreendido pela delação. O chanceler então pediu para que a Junta verificasse o livro de contas e foram achados erros e emendas, além da verba das cartas encontrar-se substancialmente diminuída. Apesar da insistência do chanceler em expulsar o Administrador, a maioria da Junta votou o contrário. Isso revela a importância de Antonio Rodrigues da Silva estar bem relacionado com o presidente da Junta.

---

<sup>343</sup> 09/06/1790. Informação (minuta) do Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre a nomeação feita pelo Vice-rei do Estado do Brasil, conde de Resende, D. José Luís de Castro que concedeu os lugares de Guarda-mor e contador dos Feitos da Relação do Rio de Janeiro ao seu secretário particular, Antonio Rodrigues da Silva, preterindo o Guarda menor Francisco Xavier da Cunha que possui melhor qualificação que o nomeado para servir como guarda-mor AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 137, doc. 10804

<sup>344</sup> 04/05/1795. Requerimento de Antonio Rodrigues da Silva à Rainha D. Maria I, solicitando a confirmação da carta patente no posto de capitão da Fortificação do Castelo de São Sebastião do Rio de Janeiro, que vagou por falecimento de Manoel Rodrigues da Silva. AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 154, doc. 11645



A denúncia chegou a Portugal pela Secretaria da Marinha e Ultramar para conhecimento do Príncipe Regente, que então pediu para o Vice-rei averiguar a veracidade da situação, e, se fosse o caso, expulsar Antonio Rodrigues do ofício. A gravidade do erro, pelo parecer da Coroa, se dava justamente pelo fato do administrador ser oficial de fazenda e não cumprir sua função de bem arrecadar e registrar os valores relativos às cartas. Nesse caso, percebe-se como o trato da correspondência era entendido como um ramo de lucro aos cofres régios, e a má arrecadação do porte pelos funcionários era percebida como desvio de uma taxa da Coroa. De acordo com o parecer de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, esses vícios deveriam ser suprimidos, «afim de haver sempre uma fiel, pronta e verdadeira arrecadação neste importante Artigo da Real Fazenda». Sendo assim, caso as culpas de Antonio Rodrigues fossem comprovadas, este, além de ser expulso do quadro dos correios, não poderia assumir mais nenhum cargo de fazenda<sup>345</sup>. As fontes não permitem saber qual foi o resultado do processo, mas parece que Antonio Rodrigues cumpriu 3 anos de exercício, que é o tempo médio de um ofício em serventia. Mas é possível indagar se as acusações não impediram que este oficial permanecesse por maior tempo em exercício, o que certamente ocorreu com outros Administradores. Manoel Moreira de Figueiredo, seu sucessor, ocupou o cargo de 1801 até pelo menos 1807, perfazendo, portanto, 6 anos<sup>346</sup>.

Mas houve ainda um caso de permanência mais longa. Manoel Teodoro da Silva, o mesmo oficial que denunciou Antonio Rodrigues por atos irresponsáveis, alguns anos depois ascendeu ao ofício de Administrador, ocupando o posto em 1808 ou 1810 (não foi possível determinar a data certa) e manteve-se no cargo até sua morte, em 1824. Interessante notar que esse personagem continuou como Administrador após o processo de Independência. Isso demonstra uma continuidade na estrutura criada nos últimos anos do século XVIII pela Coroa portuguesa e a adotada pelo nascente Império do Brasil.

Outra informação importante a respeito de Manoel Teodoro é o fato de ter sido escolhido de dentro do quadro já existente de oficiais de correio, pois era Ajudante desde 1798<sup>347</sup>.

---

<sup>345</sup> 10/01/1800. Ofício de D. Rodrigo de Sousa Coutinho à D. José Luís de Castro. BR, AN, RIO. Correspondência da Corte com o Vice.Reinado. Fundo 86, código 67, volume 25.

<sup>346</sup> 04/10/1801. Ofício do deputado da Mesa de Inspeção do Rio de Janeiro, Manoel Moreira de Figueiredo, ao Secretário de estado da Fazenda e Presidente do Real Erário, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, [...] sobre ainda não ter tomado posse da Administração do correio e a necessidade do aumento do ordenado para esse lugar AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 195, doc. 13924; 14/03/1807. Plano de Reforma do Administrador do Correio do Rio de Janeiro, Manoel Moreira de Figueiredo, para a condução da Mala entre Rio de Janeiro e Minas Gerais. BNRJ, Manuscritos, I-26,31,056.

<sup>347</sup> Conforme consta da atestação que fez a favor de outro oficial de correio, em 17/09/1798. *Anexo a*: 10/04/1811. Requerimento do Oficial do peso e portes da Administração do correio da Corte do Rio de Janeiro, Daniel Nunes

Portanto, percebe-se como, após a implantação da estrutura e a contratação de oficiais, era possível haver ascensão dentro do próprio órgão. Nos primeiros anos, a seleção de pessoal estava calcada em garantir indivíduos com experiência em contabilidade e escrituração mercantil, pelo que fazia sentido recorrer a pessoas com histórico dentro das Juntas da Fazenda. Passado algum tempo da existência da Administração, o recrutamento interno também se tornou uma possibilidade, visto os funcionários de cargos mais baixos poderem galgar posições maiores haja vista sua experiência com o cotidiano do trabalho de natureza fazendária.

Outro exemplo similar de ascensão interna foi o de Manoel Gregório da Silva, que aparece enquanto Administrador do correio de Pernambuco a partir de 1818. Tem-se notícia de que ele era oficial de correio de Pernambuco desde 1813. Em 1816, fez requerimento para ocupar outro cargo fazendário, de Terceiro Escriturário da Contadoria da Junta da Fazenda. Para isso, contou com o atestado do então Administrador Maximiano Francisco Duarte, que considerou ter Manoel Gregório

...pronta e exatamente cumprido as obrigações inerentes no dito lugar, dando conta do respectivo rendimento com as clarezas precisas em semelhante expediente, pois que a sua atividade, inteligência e probidade o conduzem a servir com exatidão em todo que é encarregado<sup>348</sup>.

Nesse caso, vê-se como a ocupação de um cargo do correio poderia auxiliar na ascensão a outros postos na administração fazendária. Os méritos para a atribuição de novos ofícios estavam ligados ao bom cumprimento das funções, que era essencialmente o trabalho contábil para dar conta dos rendimentos. Dois anos depois, Manoel Gregório aparece atuando enquanto Administrador Interino do Correio-Geral de Pernambuco e Agente do Correio do Ceará<sup>349</sup>. Permanece na função destes ofícios até 1824<sup>350</sup>. Ou seja, sua inserção inicial na rede administrativa dos correios e, posteriormente, na própria Junta da Fazenda, foi essencial para conseguir ascender na hierarquia dos ofícios.

Foram apresentados três casos no qual a longa permanência dos Administradores em suas funções permite pensar em uma ocupação quase vitalícia, embora fosse necessário, segundo as normas, que a renovação no cargo fosse feita por confirmação régia. Mas outra

---

de Montes, ao príncipe regente D. João, solicitando a restituição do seu ordenado, pagando-se-lhe o que se deve por inteiro, de modo a poder sustentar a numerosa família que tem. AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 261, doc. 17914.

<sup>348</sup> 25/09/1816. Requerimento de Manoel Gregório da Silva para ser provido no lugar de Terceiro Escriturário da Contadoria da Junta da Fazenda. BR, AN, RIO. Junta da Real Fazenda da capitania de Pernambuco. Código 29. códice 221, vol. 01

<sup>349</sup> Manoel Gregório da Silva aparece assinando diversos ofícios como Administrador a partir de 1818. Por exemplo, enviou, em 21/05/1818, um Plano de Correio entre Pernambuco e Bahia para o Governador de Pernambuco, Luís de Rego Barreto. APEJE, CG-1, F.1-5.

<sup>350</sup> A partir de setembro de 1824, os ofícios da Administração do correio de Pernambuco passam a ser assinados por Bruno Antônio de Serpa Brandão. 30/09/1824. APEJE, CG-1, F.30-31v.

variante a ser investigada diz respeito à possibilidade de alienação desses ofícios por parte das Juntas da Real Fazenda. Como se sabe, essa foi uma prática comum para os ofícios intermédios da América portuguesa desde de 1741 e que se acentuou-se no período Pombalino, permanecendo em voga mesmo após a transferência da Corte em 1808 até após a Independência. Conforme apontou Roberta Stumpf, a tendência do período Joanino foi dar prioridade às serventias trienais, pois os ofícios dessa forma providos podiam ser vendidos e assim garantir receita aos cofres régios<sup>351</sup>. Essa tendência não aparece dentre os casos dos Administradores de correio anteriormente analisados, pois não foi encontrada nenhuma menção ao processo de arrematação do ofício.

Houve um caso no qual foi instaurado um processo de venda para a Administração postal. Trata-se do ofício de Administrador de correio das capitanias de São Pedro do Rio Grande e São Paulo. Em 1808, essa capitania contava com Administradores de correios em suas três principais vilas: Porto Alegre, Rio Grande e Rio Pardo. Mas, em 1817, devido ao interesse da Coroa em designar uma rota postal que passasse por Porto Alegre, Santa Catarina, São Paulo e Rio de Janeiro, criou-se novo ofício de Administrador, que foi então alienado pela Junta da Real Fazenda. Um Decreto de 24 de setembro desse ano proveu José Pedro Cesar como Administrador dos correios de São Pedro e São Paulo, pelo tempo de 10 anos<sup>352</sup>. Curiosamente, essa provisão traz o tempo de serviço. Mas a grande questão que demonstra a alienação do serviço à José Pedro Cesar é o fato de que ele faria «o sobredito estabelecimento à sua custa», ou seja, os gastos com despesas não seriam por conta da Real Fazenda<sup>353</sup>.

A Administração de São Pedro e São Paulo seria implantada pelo próprio Administrador, responsável por pagar na totalidade todos os custos para a criação da instituição, mas, igualmente, ele auferiria dos lucros do empreendimento. O produto do porte das cartas deveria ser reinvestido na manutenção da estrutura postal, mas as sobras seriam para usufruto do Administrador. Além disso, todas as passagens da região que ainda não estavam arrematadas ou que não eram de pertencimento da Real Fazenda seriam de seu rendimento. José Pedro César deveria trabalhar em conjunto com as Juntas da Fazenda e com as demais Administrações de

---

<sup>351</sup> Stumpf, “Administrar finanças e recrutar agentes: práticas de provimentos de ofícios no reinado joanino no Brasil (1808-1821)”, 358.

<sup>352</sup> Decreto de 24 de setembro de 1817. Nomeia o administrador do correio estabelecido entre as províncias de S. Pedro do Rio Grande do Sul e de S. Paulo. 1817. (Coleção das decisões do Governo do Brasil. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1891): 60.

<sup>353</sup> *Idem*, 60.

Correio das capitanias de São Paulo e de São Pedro do Rio Grande do Sul e a do governo de Santa Catarina. Ao fim de 10 anos, o estabelecimento deveria voltar à Real Fazenda, sendo que nessa altura seriam criadas duas Administrações de Correio separadas: a de São Pedro do Rio Grande e a de São Paulo<sup>354</sup>.

O contrato estabelecido para o correio entre as capitanias de São Pedro do Rio Grande e São Paulo é interessante pois vai de encontro ao princípio estabelecido por D. Rodrigo de Sousa Coutinho na própria concepção das reformas. De acordo com as ideias do Ministro, o produto das cartas deveria ser sempre de administração direta e uma das fontes de lucro da Real Fazenda. Contudo, a arrematação da Administração de correio, nesse caso, está de acordo com a prática comum de alienação dos ofícios intermédios realizada também durante o período joanino, na qual a Coroa auferia lucros de forma indireta. A arrematação neste caso, é relativa ao monopólio do rendimento da Administração de correio.

Mas essa ação da Coroa não foi feita sem ausência de críticas. O diplomata e jornalista Hipólito José da Costa foi um dos descontentes em relação ao novo estabelecimento. Pautando-se em pensamento similar ao de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, utilizou para tecer seu argumento contrário as ideias do liberalismo econômico de Adam Smith. Assim, considerou prejudicial «estabelecer um correio entre a província extrema do Brasil, o Rio Grande do Sul, e a Capital, não por conta da Fazenda Real mas em forma de monopólio concedido a um indivíduo», pois “não há nada tão capaz de sufocar a indústria, de destruir o espírito de emulação e perpetuar os abusos, como são os monopólios»<sup>355</sup>. Para enriquecer seu argumento, fez citação aos comentários de Germain Garnier, tradutor e comentador da obra de Adam Smith, *A Riqueza das Nações*:

O serviço dos correios, diz Mr. Garnier na sua nota 35, é de demasiada importância para que o Estado o abandone já mais a um particular. As interrupções, as negligências, as infidelidades, em um serviço, de que depende a atividade e a segurança das relações civis, políticas e comerciais, dariam um grande golpe à ordem e prosperidade pública, e tal estabelecimento não pode deixar-se subordinado aos riscos do bom ou mau comportamento de um empresário. É preciso, pois, pôr o correio entre o número daqueles serviços públicos, que não podem ser exercitados se não pelo Governo<sup>356</sup>.

---

<sup>354</sup> Carta Régia de 24 de setembro de 1817. Manda estabelecer um correio regular entre as províncias de S. Pedro do Rio Grande e São Paulo. Coleção das decisões do Governo do Brasil (Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1891), 61-65.

<sup>355</sup> Correio Braziliense ou Armazém Literário. 1818. Edição 20, 424.

<sup>356</sup> *Idem*, 425.

Além do ofício de administrador, importa refletir sobre os outros oficiais associados à estrutura postal. Estes eram igualmente providos pela Junta da Real Fazenda e, para maioria dos casos levantados, também não se achou delimitação de tempo de serviço ou menção à processos de venda. O acompanhamento de algumas trajetórias permitiu perceber que a permanência na função poderia ser longa, assim como no caso dos Administradores. Além disso, foram encontradas passagens por outros ofícios fazendários e/ou ascensão na própria administração postal.

Caso interessante foi o de Caetano Luís de Araújo, que teve uma trajetória nos correios do Rio de Janeiro até mais longa do que o Ajudante e depois Administrador Manoel Teodoro da Silva. Em 1799, Caetano aparece na lista de ofícios do correio como Escrivão<sup>357</sup>. Quando Manoel Teodoro ascendeu ao posto de Administrador, pouco depois, Caetano passou a ocupar seu antigo ofício, ou seja, o de Ajudante<sup>358</sup>. Permaneceu na mesma função até 1824 sendo que, no ano seguinte, após a morte de Manoel Teodoro da Silva, passou a ser Administrador do correio da Cidade do Rio de Janeiro. Continuou no posto até 1832, conforme foi possível observar nas declarações assinadas em seu nome no jornal *Diário do Rio de Janeiro*, acerca da saída dos paquetes de Correio marítimo<sup>359</sup>. Ou seja, esse indivíduo iniciou sua trajetória ainda no primeiro ano da reforma postal, e manteve-se no quadro dos correios por 32 anos. Assim como Manoel Theodoro, permaneceu na Administração após a Independência, continuando no exercício de suas funções no Império do Brasil.

Outro exemplo é o de Daniel Nunes de Montes, oficial de peso e porte das cartas da cidade do Rio de Janeiro. Antes de ingressar no quadro administrativo dos correios teve passagens por ofício fazendário, pois foi Escrivão do Contrato da Mesa das Barcas e Tragamalha em Lisboa, em 1779. Sua trajetória administrativa na América portuguesa iniciou-se em 1793, quando arrematou o ofício de Tabelião e anexos da Vila de Taubaté<sup>360</sup>.

Começou a servir a Administração de correio em 24 de maio de 1798, sendo confirmado no ofício em 17 de setembro do mesmo ano. Na confirmação, é indicado que Daniel deveria

---

<sup>357</sup> Antonio Duarte. *Almanaque Histórico da Cidade de S. Sebastião do Rio de Janeiro*. 1799. In: *Revista do IHGB*, Tomo XXI, 1858, 112.

<sup>358</sup> *Almanaque do Rio de Janeiro para o Ano de 1816*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1816, 213-214.

<sup>359</sup> A partir de setembro de 1832, estas declarações passam a vir assinadas pelo Administrador Luiz Francisco Leal. *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro. Edição 090001, 1832.

<sup>360</sup> 10/04/1811. Requerimento do Oficial do peso e portes da Administração do correio da Corte do Rio de Janeiro, Daniel Nunes de Montes, ao príncipe regente D. João, solicitando a restituição do seu ordenado, pagando-se-lhe o que se deve por inteiro, de modo a poder sustentar a numerosa família que tem AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 261, doc. 17914.

servir «enquanto Sua Majestade o houver por bem e não mandar o contrário».<sup>361</sup> De acordo com as listas de oficiais do Correio Geral do Rio de Janeiro, Daniel manteve-se responsável pelo peso e porte das cartas até pelo menos 1817, ou seja, por sólidos 19 anos.

Esse oficial era bem quisto pelas redes de homens de negócio do Rio de Janeiro. Quando pediu para ter seu ordenado aumentado em 1811, contou com atestado dos homens de negócio da praça a seu favor, que afirmavam ter «servido a sua ocupação com muita eficácia, zelo e boa satisfação do comércio e das mesmas partes»<sup>362</sup>. Essa é uma indicação de que os oficiais providos nos cargos de correios, já provenientes de outros empregos fazendários, eram também conhecidos nos círculos de negociantes, contando, portanto, com a aceitação desse importante núcleo de poder local.

Nas fontes referentes a estes segundos oficiais de correio, também não há menção ao período de ocupação do cargo, nem tampouco se porventura passaram por algum processo de venda. Contudo, o processo de venda ganhou espaço em outros serviços menores relacionados ao correio. Esse é o caso das arrematações das conduções de malas, processo que foi comum na primeira metade do século XIX. Nesse caso, o transporte da mala foi arrematado entre Rio de Janeiro e Minas Gerais, e, também entre São Pedro do Rio Grande e São Paulo.

Tome-se como exemplo o caso mineiro. Conforme foi apontado anteriormente, os arrematadores de mala deixaram de ser ofícios providos diretamente pela Junta da Real Fazenda em 1801, devido ao prejuízo dos correios. Contudo, alguns anos depois, a Coroa decidiu que o serviço deveria ser provido por terceiros, sendo arrematado por meio de contrato.

Em 1807, a Junta da Fazenda de Minas Gerais arrematou o direito de organizar a condução da mala para o Rio de Janeiro a Félix Celestino da Mota. O contrato não foi feito mediante pagamento de um valor pré-estabelecido, e sim sob a condição de que o arrematante pagasse todas as despesas relativas ao transporte de cartas. A ideia era desonerar os gastos da Real Fazenda com mensageiros e cavalos. Diante das despesas feitas pelo arrematante, o mesmo deveria receber o «preço total por que for contratada a condução das malas do correio, (...) satisfeito pelo cofre do rendimento do correio, e na sua falta, pelo dos rendimentos gerais dessa capitania»<sup>363</sup>. Ou seja, o pagamento do serviço seria feito mediante o rendimento do porte das

---

<sup>361</sup> *Idem.*

<sup>362</sup> *Idem.*

<sup>363</sup> 18/07/1808. Ordem de Fernando José de Portugal e Castro determinando a contratação de Felix Celestino da Mota, adequando o preço das conduções das malas do correio de modo satisfatório para os cofres, para melhorar o serviço entre Vila Rica, São João del Rey e a Corte .BNRJ, Manuscritos, I-26,25, 006.

cartas. Esse indivíduo provavelmente era proprietário de terras, e estava estabelecido nas proximidades de Barbacena, conforme a documentação permite auferir. A mala deveria partir uma vez por semana, para ser levada para o Registro de Mathias Barbosa, para depois seguir para o Rio de Janeiro:

[...] homem estabelecido no cangalheiro pouco distante da Vila de Barbacena chamado Felix Celestino da Mota, o qual sabendo das diligências que faria se lhe foi oferecer para tomar sobre si a condução da mala do correio de Vila Rica para o Rio de Janeiro no prazo de três dias até o registro do caminho novo, partindo desta vila todas as quartas feiras, e devendo chegar ao dito Registro sito em Mathias Barbosa todas as sextas feiras da mesma semana por noite [...] <sup>364</sup>.

Félix Celestino receberia pelo serviço um determinado valor anual, pago em quartéis adiantados. Esse mesmo indivíduo teve a contratação renovada em 1808, dessa vez pelo Erário Régio, já então sediado no Rio de Janeiro. É interessante notar como o serviço de transporte de cartas, próximo ao momento da mudança da Corte, passou a ser controlado por indivíduos sediados na região da Zona da Mata.

As trajetórias de outros arrematadores da mala permitem vislumbrar que os proprietários de terra da Zona da Mata tinham interesse em manter esse contrato sob sua alçada. Em 1809, a condução da mala foi arrematada por José Vidal Barbosa<sup>365</sup>, dono de terras e escravos no termo de Barbacena<sup>366</sup>. A arrematação permaneceria sob sua posse até 1823, ano de sua morte<sup>367</sup>. Nos anos 1820, Vidal Barbosa arrematou a condução em sociedade com José Jacinto Nogueira da Gama. Além disso, nesse mesmo período, outro Nogueira da Gama, Francisco Joaquim, aparece como Administrador do correio de Vila Rica<sup>368</sup>. O mesmo Francisco Joaquim também tinha

---

<sup>364</sup> 14/03/1808. Ordem do conde dos Arcos, Vice-rei do Brasil a Pedro Maria Xavier de Ataíde e Melo, governador-general da capitania de Minas Gerais, determinando a reforma do correio para a capitania do Rio de Janeiro, além das medidas para diminuir a despesa do Correio geral. BNRJ, Manuscritos, I-26,31, 056.

<sup>365</sup> 09/12/1809. Provisão pela qual o rei D. João VI determinou que a Junta da Real fazenda da capitania de Minas Gerais, concedeu ao tenente-coronel, a arrematação da condução da mala do correio entre Minas e a corte do Rio de Janeiro. BNRJ, I-9,12,4, n.2.

<sup>366</sup> Ana Paula dos Santos Rangel, “Quando e com quem: tempo de casar e escolha do cônjuge entre os escravos do termo de Barbacena.”, in *Impérios ibéricos en comarcas americanas: Estudios regionales de historia colonial brasileira y negranda*, org. Adriana María Alzaete Escheverri, Manolo Florentino, e Carlos Eduardo Villa (Bogotá: Editorial Universidad del Rosario, 2008), 220.

<sup>367</sup> 04/02/1823. Processo referente ao requerimento em que José Inácio Nogueira da Gama e José Vidal de Barbosa, arrematante dos correios de São João Del Rey ao Rio de Janeiro, cobram da Fazenda Pública as despesas pela condução das malas. BNRJ, Manuscritos, I-25,33,047.

<sup>368</sup> O nome de Francisco Joaquim aparece nos pagamentos da folha do correio de outubro de 1821. BNRJ, Manuscritos, I-27,35,006.

ligação anterior com a administração fazendária, pois foi Segundo Escriurário da Contadoria da Junta da Fazenda em 1808<sup>369</sup>.

A família Nogueira da Gama possuía grande poderio econômico na capitania mineira, tendo em sua posse diversas sesmarias entre o Vale do Paraíba e a Zona da Mata. O arrematante da mala, José Inácio, possuía 17 sesmarias e seu irmão, Manoel Jacinto Nogueira da Gama, futuro marquês de Baependi, possuía 19<sup>370</sup>. Vale destacar também que o mesmo Manoel Jacinto, amigo pessoal de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, possuiu vasta carreira na administração fazendária. Em 1803, foi nomeado Escrivão da Junta da Fazenda de Minas Gerais. Após a Independência, foi secretário de Estado dos negócios da fazenda, presidente do Tesouro Público, deputado e senador do Império<sup>371</sup>. Tem-se, portanto, no caso dos Nogueira da Gama, grande exemplo de como os serviços postais estariam ligados a indivíduos com grande poder econômico e político local, nesse caso, proprietários de terra.

Tendo em vista os exemplos acima apresentados, é necessário tecer algumas considerações acerca do provimento dos ofícios de correio. Embora não seja possível confirmar que estes eram ofícios vitalícios na documentação analisada, quando voltamos o olhar para alguns estudos de trajetórias, percebe-se que muitos administradores atuaram por período tão longo quanto 20 anos. Isso faz pensar que esses indivíduos conseguiram se manter em seus ofícios de forma praticamente vitalícia, que, contudo, poderia não ser formalmente reconhecida. Além disso, era possível haver ascensão dentro do próprio quadro administrativo. Alguns oficiais de cargos menores chegaram a atuar posteriormente como Administradores, indicação de que o recrutamento interno era uma possibilidade.

Para o caso específico dos ofícios de correio é possível afirmar que o anterior enraizamento de alguns Administradores na estrutura fazendária pode, a longo prazo, ter contribuído para a permanência destes indivíduos na nascente instituição postal. A atribuição das administrações foi feita a homens que já faziam parte da elite fazendária, que muitas vezes possuíam raízes mercantis e, por isso, eram conhecidos do público. Essa proximidade dos potenciais utilizadores do correio faz crer que houve maior receptividade no funcionamento institucional e na anuência do pagamento da nova taxa que então entrava em vigor. Por isso,

---

<sup>369</sup> Ordem de Fernando José de Portugal comunicando à Junta da Real Fazenda de Minas Gerais a nomeação de Francisco Joaquim Nogueira da Gama e Luís Joaquim Nogueira da Gama, pelo Príncipe regente, para o ofício de Segundo escriturário da Contadoria da Junta. BNRJ, Manuscritos, I-26,27,067.

<sup>370</sup> Mônica Ribeiro Oliveira, “Cafeicultura mineira: formação e consolidação - 1809-1870”, *Atas do IX Seminário Sobre Economia Mineira.*, 2000, 257–80; Oliveira, 258–59.

<sup>371</sup> Cunha, “Minas Gerais, da capitania à província: elites políticas e a administração da fazenda em um espaço em transformação.”, 275.



muitos desses oficiais de correio contavam com o apoio da elite mercantil, que por vezes atestava a seu favor. Esse processo é totalmente oposto ao que acontecia na época dos Assistentes de fins do século XVII e início do XVIII, que, por serem nomeados pelo detentor do ofício de Correio-mor do Reino e das Cartas de Mar, despertavam desconfiança e revolta por parte dos grupos mercantis.

No que diz respeito à possível venda dos ofícios postais, especialmente ao longo do período Joanino, a documentação também não deixa transparecer tais casos. Contudo, sabe-se que havia a possibilidade de ceder o serviço à terceiros, tornando-o assim de administração particular, haja vista o exemplo do Administrador do correio de São Pedro e São Paulo. Nesse caso, o pagamento feito aos cofres régios eram os gastos com a própria estrutura do transporte de cartas, pois cabia ao Administrador fornecer mensageiros e cavalos. Outros casos de arrematação de serviços postais dizem respeito à condução das malas entre Rio de Janeiro e Minas Gerais. Entre 1807 e 1823, este serviço esteve nas mãos de proprietários de terra da região da Zona da Mata, ou seja, o trabalho foi cedido pela Junta da Fazenda a terceiros, que deveriam pagar a estrutura de transporte. Se a elite comercial e detentora de ofícios fazendários tomava para si os ofícios de correios, já o transporte das cartas, no caso de Minas e Rio de Janeiro, foi dominado por proprietários de terra. Assim, os ofícios e serviços de correio surgidos em 1798 definitivamente passaram a fazer parte do sistema de captação de poder por parte de membros das elites locais.

### **Considerações Finais**

Este capítulo teve como foco a implantação administrativa dos correios em algumas capitanias da América portuguesa. Buscou-se compreender como os governadores e Juntas da Fazenda tomaram medidas para cumprir as normas lançadas pela Coroa a partir de 1798 no que diz respeito à inserção dos serviços postais nas Administrações locais. Por meio da correspondência dos governadores e de termos e instruções das Juntas da Fazenda, foi possível perceber que cada capitania implantou as normas de forma particular, o que resultou em diferentes arranjos administrativos, embora todos seguissem um único padrão normativo.

O Alvará e Instruções de 1798 deixaram espaço para que cada capitania criasse o número de administrações que achassem necessário, bem como proviesse a quantidade de oficiais que fosse suficiente para dar conta do novo trabalho. Isso resultou em diferentes padrões. As primeiras Administrações criadas definitivamente centravam-se nas capitais,

especialmente no que diz respeito às capitanias costeiras. Essa priorização explica-se devido ao grande fluxo comercial e necessidade de comunicação dessas vilas e cidades.

Outro ponto importante do capítulo foi tentar inserir os então criados ofícios de correio nas discussões historiográficas a respeito da estrutura administrativa das Juntas da Fazenda. Conforme foi apontado, os Administradores de correio e seus oficiais ajudantes faziam parte da estrutura fazendária local, sendo por ela providos e pagos. Inclusive, esses empregados deveriam enviar com frequência os livros de receita e despesa às Juntas da Fazenda. A partir de alguns estudos de caso, foi possível perceber que muitos dos indivíduos providos já ocupavam cargos de fazenda. Os estudos de caso revelaram que permaneceram longo período em exercício, o que faz pensar em um possível teor vitalício do cargo, embora não formalmente. Essa longa permanência também pode ser explicada, talvez, pela falta de interesse de outras pessoas ocuparem estes ofícios, ou mesmo comprá-los, haja vista o baixo rendimento provido pelo sistema postal. Uma exceção a esse caso parece ter sido a arrematação da condução de malas entre Rio de Janeiro e Minas Gerais, que despertou o interesse de possuidores de terra da região mineira. A grande vantagem desta arrematação era o recebimento de um certo valor pelos arrematantes ao final do tempo de contrato. Em contrapartida, os mesmos deveriam pagar a estrutura de transporte das malas.

## **Capítulo V: Contendas em torno do Monopólio postal: o problema das cartas como fonte de renda**

### **O porte das cartas de mar e terra: discussões e decisões regionais quanto à cobrança e ao monopólio postal**

O sucesso das reformas postais dependia em grande medida da afluência de capitais advindos do serviço oferecido pelos correios. Era um dos objetivos da nova instituição sustentar-se com o produto das cartas, bem como, se possível, auferir lucros. Para que isso ocorresse, era necessário que a correspondência passasse necessariamente pelo correio e pagasse o porte. As normas deste período indicam que essa taxa associada ao transporte das cartas deveria ser paga pelo destinatário após a sua recepção. O pagamento adiantado também era permitido, mas não era regra. As cartas seguras, por exemplo, era um tipo de missiva a qual o remetente pagava um determinado valor de seguro (480 réis) para garantir a entrega rápida e eficiente.

A existência de sistemas de envio e entrega paralelos, concorrentes às Administrações postais, poderia resultar em grave prejuízo para estas. Ou seja, era essencial manter o monopólio das cartas por parte do correio, pois essa seria a melhor forma de garantir recolha o suficiente para a sobrevivência institucional. Normativamente, isso implicou em esforço para definir de maneira sistemática diversos tipos de cartas, e se elas eram ou não passíveis de cobrança e se deviam ou não passar pela triagem postal. Essa delimitação era de absoluta importância, pois demarcava a jurisdição dos correios na comunicação a distância, além de regular sobre quais cartas deveriam recair a taxa responsável pelo sustento institucional. Adicionalmente, o cuidado em relação às cartas taxadas trouxe proibições concernentes a tentativa de transporte de correspondência fora da mala postal, o que tornou esta uma verdadeira questão de polícia.

O Alvará de 20 de janeiro de 1798 não foi o maior responsável por tecer diferenciações quanto aos tipos de cartas, sem especificar quais delas pagariam ou não o porte. A única ressalva dizia respeito as cartas de recomendação, que não pagavam nada e deveriam ser transportadas abertas.

As cartas de recomendação eram um gênero epistolar típico do Antigo Regime, no qual uma pessoa recomendava outra a um terceiro, pedindo a este último um determinado favor a quem se recomendava. Estas cartas deveriam trazer em seu corpo as qualidades do recomendado. Elas podiam ser utilizadas, por exemplo, quando determinada pessoa buscava

conseguir um cargo ou ofício. Em questões comerciais, a recomendação era comum quando alguém necessitava realizar sociedade com outros negociantes.

No *Secretário Português ou método de escrever cartas*, de Francisco José Freire, existem diversos exemplos de cartas de recomendação. De acordo com o autor, estas cartas eram pertencentes ao gênero deliberativo, pois o objetivo era persuadir o destinatário das qualidades do recomendado. Estas missivas deveriam ser escritas como forma de louvar determinado indivíduo: «Louvaremos a pessoa recomendada, mostrando a sua bondade, as suas letras, a sua necessidade, o seu mérito e o seu agradecimento»<sup>372</sup>.

Apesar das normas em relação ao pagamento do porte não serem explicativas em relação à exceção deste tipo de missiva, é possível inferir os motivos. Em uma sociedade no qual a honra e a mercê eram meios de se conseguir ascensão social, as cartas de recomendação deveriam ser de extrema importância e também utilizadas com relativa frequência. Além disso, não faria sentido o destinatário pagar por uma missiva na qual essencialmente solicitava um favor de outrem. Ou seja, cabia ao recebedor da carta decidir se patrocinaria ou não o recomendado, sendo inviável, portanto, pagar pelo recebimento deste tipo de pedido. Daí elas figurarem como a primeira exceção ao monopólio postal presente no Alvará de 20 de janeiro. Contudo, a legislação dava a entender que todas as outras cartas, particulares ou de governo, deveriam pagar a taxa respectiva.

Quanto ao valor do porte para as demais missivas, o Alvará estipulou que seria calculado de acordo com o peso. O preço variava na proporção de aumento de 40 réis a cada 2 oitavas. Assim, as cartas que pesassem até 4/8 pagariam 80 réis, de 4/8 até 6/8, custariam 120 réis, e de 6/8 até 1 onça 160 réis. Esse era um preço ligeiramente diferente do sugerido pelos governadores em seus planos de correio. D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho, em consulta aos negociantes da praça do Pará, indicou ser 80 réis uma taxa considerara alta. D. Fernando José de Portugal sugeriu a cobrança de 20 réis, sem estipular aumento de taxa relacionado ao peso. Já D. Tomás José de Melo e Souza sugeriu que o porte de cartas até 4/8 fosse 80 réis, mas o aumento seria de 30 réis por cada oitava a mais.

O Alvará também indicava que as cartas vindas das capitanias interiores deveriam pagar duas taxas. Ao receber a missiva no local de destino, o destinatário deveria pagar tanto o transporte do interior até os portos quanto o porte do Correio Marítimo. As taxas interiores

---

<sup>372</sup> Francisco José Freire, *O Secretário Português ou método de escrever cartas*, 5<sup>o</sup> ed (Lisboa: Na Oficina de Antonio Gomes, 1776), 20.

deveriam ser definidas localmente pelas Juntas da Fazenda. De acordo com o parágrafo VIII, a fixação do valor do porte para a correspondência interna cabia aos agentes de governo locais, o que no fundo abriu prerrogativa para decisões autônomas sobre o assunto.

Algumas exceções ao porte foram talhadas ao longo do tempo, embora inicialmente não tenha sido estipulada qualquer diferença de pagamento entre cartas particulares e de governo. Mas logo diretrizes complementares foram estabelecidas para as ditas *vias do Real Serviço*, ou seja, ofícios dos agentes de governo para a Coroa. Um aviso de 21 de agosto de 1798 ordenou que as cartas de ofício ou de governador e magistrado, enviadas aos Ministros de Estado, não deveriam pagar porte. As demais correspondências endereçadas aos mesmos ministros seriam cobradas, e o pagamento deveria ser feito pelo remetente à Administração de correio antes do envio<sup>373</sup>.

Um alargamento da isenção das cartas do Real Serviço foi estipulado pelo *Regulamento Provisional para o novo estabelecimento do correio*, de 1 de Abril de 1799<sup>374</sup>. Essa norma, apesar de tratar especificamente sobre a estrutura postal do Reino, trouxe algumas informações sobre como deveria ser tratada a correspondência vinda dos domínios ultramarinos. O regulamento indica que «as cartas e papéis dirigidos pelas autoridades constituídas e que tenham por objeto o imediato serviço de Sua Majestade» deveriam ser isentas de taxa. Isso valia tanto para as vias do Reino quanto as do ultramar. Essas correspondências deveriam ser assinadas pela autoridade responsável no sobrescrito para poder ser identificada como do Real Serviço no trâmite postal. Caso a carta fosse escrita por autoridade, mas não fosse assunto de governo, deveria trazer no sobrescrito as palavras «para interesse particular».

Portanto, desde o primeiro ano das reformas, o tratamento das cartas particulares e do Real Serviço era diferente. Por um lado, as primeiras, passíveis de cobrança, eram ramo de interesse para a Real Fazenda. Por outro, o transporte isento das segundas tinha a função de garantir a eficiência comunicativa do governo, não havendo benefícios fiscais associados. Tendo em vista que somente um tipo de correspondência geraria lucros, era essencial diferenciar as cartas particulares das do Real Serviço e evitar que as autoridades de governo

---

<sup>373</sup> 11/12/1798. Ofício do Governador e Capitão-general da Bahia, D. Fernando José de Portugal, para o Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, em que lhe participa ter dado ordem ao Administrador do correio para não aceitar correspondência dirigida aos Ministros de Estado sem previamente cobrar dos remetentes os respectivos portes.. AHU-Bahia-CA, Cx. 95, doc. 18506.

<sup>374</sup> 01/04/1799. Regulamento Provisional para o novo estabelecimento do Correio. Coleção da Legislação Portuguesa, organizada por António Delgado Silva (1791-1801). Lisboa, 1828, 529-331.

enviassem correspondência privada passando-se por administrativa. Assim, essa diferenciação tinha como intuito evitar «os abusos que se pudessem praticar contrários à Fazenda Real, e pública, que as mesmas autoridades constituídas devem zelar, e promover»<sup>375</sup>.

Contudo, havia preocupação por parte da Coroa em monopolizar o envio das vias de governo pelo sistema postal, embora não houvesse ganho financeiro associado. A coleta e organização da correspondência por meio das administrações de correio locais e o transporte por pacotes ou navios de comércio que levavam a mala tinham a vantagem de garantir maior eficiência e segurança na comunicação. Isso fica claro em uma ordem de D. Rodrigo de Sousa Coutinho ao Vice-rei do Rio de Janeiro, 2º Conde de Resende, que trata justamente da organização das vias de governo por parte do sistema de correios:

O Príncipe Regente Nosso Senhor, desejando obviar a qualquer falta, ou desordem, que possa ocorrer na entrega dos sacos das vias, e mais papéis, que pelo Correio Geral desta Corte, e Cidade de Lisboa remetem o Conselho Ultramarino, Tribunais, e mais pessoas empregadas em cargos públicos, que em nome de Sua Alteza Real os enviam, ordena que Vossa Excelência faça estabelecer no Correio dessa capitania um Livro, onde se lance e registre o recebimento dos ditos sacos, vias e mais papéis, declarando-se o dia, mês, ano e a embarcação por onde se receberam, e ordenando Vossa Excelência que o Administrador do correio dessa capitania remeta ao Correio Geral desta Corte não só uma relação dos sacos das vias e mais papéis, que dessa capitania se remeteram, e forem do Real Serviço<sup>376</sup>.

Em conjunto com as ordens a respeito do monopólio de transporte das cartas pelo correio, as normas contaram com uma série de proibições e punições para aqueles que tentassem levar cartas fora da mala. Isso tinha como intuito diminuir o desvio do pagamento do porte. É possível perceber como a monopolização dos serviços de correio passava por um controle generalizado de diversos agentes da esfera social, caracterizando-se como assunto de polícia. Assim, a definição de quais tipos de carta passavam pelos correios e pagavam ou não taxa era uma forma de regularizar o alcance da nova instituição e prevenir possíveis desvios. As definições de caráter normativo eram fundamentais para manter o controle desse novo ramo de ação da administração direta da Coroa.

Essa vigilância, que aparece de forma dispersa ao longo das normas, criou responsabilidade sobre uma série de indivíduos que poderiam colaborar para desvios do sistema. Ponto importante foi a necessidade do controle do comportamento dos empregados. Esse cuidado tinha como intuito garantir tanto o recolhimento do porte quanto a segurança das cartas depositadas no correio, além de manter a confiança do público em relação à qualidade

---

<sup>375</sup> *Idem*, 530.

<sup>376</sup> 06/10/1800. BR, AN, RIO. Correspondência da Corte com o Vice-Reinado. Fundo 86, Códice 67, Volume 25.

do serviço. Para tanto, existia previsão de punições em casos de extravio ou violação de cartas, tanto nas normas do Reino quanto nas dos domínios.

Ao serem comparadas as normas de correios do Reino e dos domínios, é possível perceber que, nas primeiras, há maior ênfase na vigilância dos empregados, principalmente no que diz respeito a punições específicas. Assim, embora todas as diretrizes sejam enfáticas na responsabilidade dos oficiais de correio em garantir a exatidão de seus ofícios, aquelas relativas ao território português são mais detalhadas nas penas a serem sofridas pelos possíveis infratores. Ou seja, o elemento de polícia, associado ao seu aspecto punitivo, é melhor desenvolvido pelos regulamentos relativos ao Reino. Na prática, o silêncio para os territórios americanos implicou na edição de diversas normas de cunho regionalizado, expedidas pelos governos da capitania, nas quais houve a tentativa de regular essa situação. Contudo, é importante apontar que o processo normativo regional causou a abertura a uma série de exceções as cartas conduzidas fora da mala, o que ao fim e ao cabo resultou quebra no sistema de monopólio.

Nas *Instruções Práticas para os Correios Assistentes*, relativas ao Reino, são diversos os parágrafos dedicados às penas a serem cumpridas pelos oficiais do correio que não agissem de acordo com a segurança, boa fé e exação exigida pelo serviço. As punições variavam desde suspensão até a cadeia. Quanto a preocupação com o pagamento do porte, os artigos 24 e 26 indicavam que os correios assistentes não poderiam cobrar menos do que o preço estipulado pela Coroa e nem «dar cartas de graça»<sup>377</sup>. A pena era suspensão e pagamento do dano. Grande cuidado também era dedicado à abertura indevida ou extravio da mala, havendo penalidade não só para os empregados, mas também para os estafetas, que, nesse caso, deveriam ser presos<sup>378</sup>. Na verdade, a prisão por arrombamento de mala se estendia a qualquer pessoa que assim o fizesse, bem como àquelas que embaraçassem o giro do correio<sup>379</sup>.

A preocupação com os contraventores também aparece nas normas relativas à América portuguesa, embora sejam menos extensas e detalhadas. Em relação às punições, o Alvará de 20 de janeiro e as Instruções de 26 de fevereiro não são específicas. Foi comum a utilização da fórmula que os infratores deveriam ser *punidos segundo a lei* ou mesmo segundo o *Real Arbítrio*. No que diz respeito aos correios interiores, cabia às Juntas da Fazenda zelar pelo

---

<sup>377</sup> 06/06/1799. Instruções práticas para os Correios Assistentes. (Lisboa: Na Oficina de Antonio Garlhado, 1799), 9-10.

<sup>378</sup> *Idem*, 4.

<sup>379</sup> *Idem*, 5.

cumprimento das normas e acionar as autoridades para as punições. Somente a *Instrução para as Juntas de Fazenda dos Estados do Brasil sobre os correios*, é mais incisiva, ordenando prisão ao empregado que violasse cartas: «Faltando qualquer destes empregados à sua obrigação em parte essencial da mesma depois de haver sido admoestado, será despedido e provido o seu lugar. Se cometer o crime de abrir cartas ou de as entregar maliciosamente e de caso pensado a outra pessoa que não seja seu dono, será preso e punido segundo as leis»<sup>380</sup> Mas, ao contrário das *Instruções práticas para os Correios Assistentes*, não havia menção específicas a penas concernentes aos estafetas.

As normas para os domínios também previam responsabilizações a respeito da tripulação dos navios transportadores de cartas. Nesse caso, eram envolvidos não só os paquetes, mas também os navios de comércio que transportassem correspondência. Novamente, aparecem nas diretrizes questões de polícia associadas ao monopólio e a punição relativa aos possíveis infratores.

A concorrência das embarcações de comércio, que antes das reformas levavam cartas sem cobranças associadas, era um dos problemas impostos ao sucesso do sistema de paquetes de Correio Marítimo. O Alvará de 20 de janeiro teve a intenção de resolver esse impasse. Assim, a estrutura marítimo-comercial foi subordinada aos correios, obrigando as embarcações particulares a levarem cartas somente em mala fechada, saída da administração de correio local. O mesmo valia para os navios de guerra da Coroa. Paquetes, navios de comércio e navios de guerra deveriam funcionar de forma equiparável, sob um único sistema, aplicando-se, inclusive, as mesmas taxas pelas cartas transportadas. O Alvará indica conhecimento por parte da Administração central da Coroa das críticas feitas pelos governadores das capitanias em seus planos de correio sobre a concorrência dos navios de comércio, e afirma que, «de outra forma seria impraticável a conservação dos ditos Paquetes em tanto benefício do Estado»<sup>381</sup>.

Logo, a já habitual correlação entre correspondência e navios de comércio, provenientes da estrutura de comunicação existente antes das reformas, foi entendida como situação de possível prejuízo ao recém-criado sistema. O transporte de cartas feito por embarcações particulares, caso não fosse subordinado à Administração postal, impediria a recolha das taxas

---

<sup>380</sup> 26/02/1798. Instrução para as Juntas da Fazenda do Estado do Brasil sobre correios. TC. Erário Régio. Livro de registo de provisões e cartas dirigidas à capitania do Rio de Janeiro. Livro 4056, 364

<sup>381</sup> 20/01/1798. Alvará (...). Coleção da Legislação Portuguesa, organizada por António Delgado Silva (1791-1801). Lisboa, 1828, 480.



relativas às cartas enviadas. Tendo isso em vista, a norma também estipulava punição aos desviantes. Isso foi expresso no artigo XI do Alvará, que responsabiliza o mestre ou capitão que agisse fora das regras: «logo que o Navio tiver chegado ao Porto a que for destinado, e se tiver feito a competente visita, o Capitão ou Mestre mandará entregar a Mala ao Correio, e cobrará recibo da entrega para sua descarga»<sup>382</sup>. Os capitães ou mestres que não conduzissem a mala ou levassem cartas fora dela seriam penalizados com «penas reservadas ao real arbítrio»<sup>383</sup>.

Como consequência dessa subordinação, outras obrigações associadas à tripulação surgiram nas *Instruções para os comandantes dos Paquetes*<sup>384</sup>. Era papel do capitão mandar buscar a mala nas Administrações de correio na véspera de sua partida, à noite. A mesma deveria vir acompanhada de recibo de entrega para o capitão, bem como um documento no qual constava o nome do navio a qual iam carregadas e o local de partida. Toda essa documentação era necessária para garantir a segurança das correspondências e eram prova de que o correio entregaria efetivamente as cartas ao responsável do navio. A mala deveria viajar na câmara do comandante e ser jogada ao mar em caso de guerra.

A preocupação com os desvios ia além do controle das cartas. Estendia-se também aos produtos de comércio a serem levados pelos paquetes. Os navios de correio podiam, «para a vantagem do público» levar meia carga, dando preferência «as pequenas encomendas e produtos do País». Por isso, os paquetes ficavam subordinados aos regulamento e despachos da Alfândega, como qualquer navio mercante<sup>385</sup>. As *Instruções para a remessa de encomendas*, atribuía ao escrivão do paquete uma série de medidas para que as encomendas não se desviassem<sup>386</sup>. Era responsabilidade desse oficial tomar nota dos bens enviados no livro de carga, acompanhada de destinatário ou marca mercantil equivalente. O frete também deveria constar no livro, que na altura era 800 réis por arroba. Na chegada ao destino, o Escrivão deveria mandar entregar na Alfândega as encomendas junto com o livro de carga para verificação. A

---

<sup>382</sup> *Idem*.

<sup>383</sup> *Idem*, 481.

<sup>384</sup> 26/02/1798. Instruções para os comandantes dos Paquetes. In Machado, “As ‘Instruções’ Anexas ao Alvará de Criação dos Correios Marítimos para o Brasil de 1798”, 10.

<sup>385</sup> 20/01/1798. Alvará (...). Coleção da Legislação Portuguesa, organizada por António Delgado Silva (1791-1801). Lisboa, 1828, 481.

<sup>386</sup> 26/02/1798. Instruções para as remessas de encomenda pelos paquetes marítimos. In Machado, “As ‘Instruções’ Anexas ao Alvará de Criação dos Correios Marítimos para o Brasil de 1798”, 10.

Alfândega por sua vez deveria passar novo recibo ao escrivão, para, por fim, as encomendas serem remetidas ao correio.

Fora as obrigações e punições relativas aos oficiais de correio e à tripulação de paquetes e navios de comércio, houve a preocupação em culpabilizar, de forma mais genérica, qualquer pessoa que tentasse levar cartas pela via marítima por fora do sistema postal. O Alvará de 20 de janeiro sujeitava «toda a pessoa que conduzir cartas de um para outro Continente» à penas a serem decididas pelo real arbítrio<sup>387</sup>.

Contudo, um edital de julho de 1798 abriu a primeira exceção no que diz respeito ao transporte de cartas por pessoas comuns. Permitia-se, para benefício do comércio, que as pessoas em trânsito entre Reino, Brasil, Índias e Ilhas pudessem conduzir cartas, contanto que pagassem o porte antecipado no correio de origem. Como comprovativo do pagamento, a carta deveria ir marcada<sup>388</sup>.

Interessante notar que os contraventores, além de não terem uma pena específica, eram considerados somente aqueles que transportavam ilegalmente cartas nos navios de um continente para outro. O Alvará, bem como as Instruções posteriormente lançadas, silenciaram em relação a possíveis penas para os transportadores de carta entre os territórios da América portuguesa. Essa ausência explicava-se devido ao fato de a Coroa deixar essas decisões ao arbítrio das administrações regionais. De fato, muitos governadores, ao instituir correios em localidades de suas capitanias, lançaram editais especificando pena para esse tipo de infrator. Mas é importante deixar claro que essas normas regionais também abriam uma gama de exceções ao pagamento do porte, não previstas para as cartas de mar. Assim, as tomadas de decisões regionalizadas são interessantes na medida em que revelam até que ponto a nova estrutura coexistia com antigas fórmulas de organização e envio de correspondências, pautadas da liberdade de envio por parte daqueles que escreviam cartas.

Diferentemente da legislação relativa à América portuguesa para as cartas de terra, as normas específicas do Reino detalhavam as penas cabíveis aos transgressores. O *Regulamento Provisional para o novo Estabelecimento do Correio* indicava que os almocreves, recoveiros e outras quaisquer pessoas poderiam conduzir cartas de uma terra a outra, contanto que pagassem

---

<sup>387</sup> Alvará (...). Coleção da Legislação Portuguesa, organizada por António Delgado Silva (1791-1801). Lisboa, 1828, 481.

<sup>388</sup> 07/1798. Edital ordenando que todas as pessoas que queiram transportar cartas paguem o porte adiantado. BR, AN, RIO, Negócios de Portugal. Secretaria de Estado do Ministério do Reino. Fundo 59, cx.716. pct.01.

o porte adiantado. As cartas deveriam ser marcadas como sinal de pagamento. Os contraventores deveriam pagar o tresp dobro do porte e iriam para a cadeia. A multa iria em benefício do correio da terra em que fossem apreendidos.<sup>389</sup> Já o *Regimento do Correio Geral*, de 1805, manteve a mesma punição aos recoveiros, almocreves e demais pessoas, mas alargou a multa do tresp dobro do porte e cadeia para os condutores de processos jurídicos entre os Tribunais e Relações de Distritos em terras onde houvessem correios<sup>390</sup>.

Para o caso da América portuguesa, as definições tomadas internamente, fruto do arbítrio das normas centrais, demonstram como as Administrações de correio foram pensadas e reguladas de forma a ter autonomia na questão da cobrança fiscal e da instituição da obrigatoriedade da cobrança do porte das cartas. Da mesma maneira que era responsabilidade das Juntas da Fazenda definir o valor da taxa, coube a elas também indicar que tipo de cartas deveriam efetuar o pagamento e quais os possíveis castigos aos transgressores. Ao mesmo passo, foram permitidas exceções ao pagamento, ou seja, aqueles casos específicos que poderiam não pagar porteamento.

As instruções das capitanias quanto à obrigatoriedade ou não do pagamento do porte e do envio pelo correio estão, em sua maioria, baseadas no parágrafo XI do Alvará de 20 de janeiro de 1798, que instituiu o envio das cartas de mar exclusivamente por sistema postal. O que se percebe nas normas produzidas localmente é uma extensão, ainda que limitada, desse parágrafo também aos correios de terra. Ou seja, apesar de as ordens da Coroa silenciarem quanto ao monopólio postal terrestre nos domínios, os representantes locais interpretaram que a correspondência interior também era elemento de cobrança para os cofres régios.

A correspondência entre duas capitanias passou a ser compreendida como produto com taxa incorporada a partir do momento em que atravessava fronteiras. Ou seja, assim como as mercadorias e demais gêneros de comércio pagavam impostos de entradas, também as cartas passariam a ser alvo de recolha fiscal nos caminhos trilhados pelos correios. A recolha dessa nova taxa era feita, na maioria dos casos, no local de destino das cartas. Por exemplo, enviando-se uma carta de Minas Gerais ao Rio de Janeiro, o pagamento do porte seria feito pelo destinatário no Rio de Janeiro. Entretanto, o remetente também poderia escolher enviar a carta

---

<sup>389</sup> 01/04/1799. Regulamento Provisional para o novo Estabelecimento do Correio. Coleção da Legislação Portuguesa, organizada por António Delgado Silva (1791-1801). Lisboa, 1828, 530.

<sup>390</sup> 08/04/1805. Regimento Geral do Correio. Coleção da Legislação Portuguesa, organizada por António Delgado Silva (1802-1810). Lisboa, 1825, 347.

já paga, ou mesmo segurá-la. Algumas questões impactaram de maneira negativa a efetividade dessa cobrança. A gama de exceções abertas ao não-pagamento do porte e ao envio por fora do correio pode ter sido um dos motivos, apesar de certamente não o único, para o baixo lucro das cartas nos anos iniciais das reformas. Também há de se considerar os próprios desvios, ou seja, envios feitos por outros meios que não o sistema postal.

Deve-se agora atentar para as decisões quanto à cobrança do porte das cartas de terra, bem como suas exceções. As Instruções lançadas pelos governadores/Juntas da Fazenda permitem perceber duas tendências gerais quanto ao valor de cobrança: Primeiramente, as capitanias que se comunicavam internamente por via marítima (Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro) estipularam 40 réis por cartas de até 4 oitavas de peso. Entre 4 oitavas e 6 oitavas, pagava-se 60 réis, entre 6 oitavas e 8 oitavas (1 onça), 80 réis e assim sucessivamente. Esse valor e proporção equivalia exatamente à metade do porte pago pelas cartas enviadas da América portuguesa para Lisboa. O acordo foi feito entre os governos do Rio de Janeiro, Pernambuco e Bahia e o preço não variava com a distância<sup>391</sup>. Ou seja, tanto os portos mais próximos um dos outros quanto os mais longínquos deveriam pagar o mesmo valor, variável apenas com o peso. Em segundo lugar, as capitanias que se comunicavam internamente por vias terrestres (Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Rio de Janeiro), territórios, portanto, associados à atividade aurífera, estipularam o valor do porte de maneira muito particular, pois vinculou-se o preço das cartas ao ouro em pó e à moeda provincial. As discussões iniciais entre O 2º Conde de Resende, Vice-rei do Rio de Janeiro e Bernardo José Lorena, governador das Minas Gerais, indicaram que o porte cobrado entre Rio de Janeiro, Goiás e Minas Gerais deveria ser feito em ouro em pó. Em Minas Gerais, o ouro não quintado circulava correntemente como moeda, e cada oitava de peso custava 1200 réis. Cada 1/32 oitava de peso (0,112g) era considerado um vintém de ouro, que equivalia, portanto, a 37,5 réis<sup>392</sup>.

As primeiras Instruções da Junta da Fazenda de Minas Gerais traziam o valor do porte das cartas para Rio de Janeiro, Goiás e Mato Grosso em vinténs de ouro, na seguinte proporção:

---

<sup>391</sup> O mesmo porte valia também para as cartas enviadas de Pernambuco ou Bahia para os territórios anexos do Rio de Janeiro: Espírito Santo, Campos, Cabo Frio, Ilha Grande, Parati, Ilha de Santa Catarina e Rio Grande. 02/06/1798. Ofício (cópia) da Junta da Real Fazenda do Rio de Janeiro. *Anexo a* 08/08/1798. Ofício do Governador e Capitão general da capitania de Pernambuco, D. Tomás José de Melo, para o Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre o cumprimento das instruções para o estabelecimento do Correio Marítimo e dos correios do interior da América. AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 203, doc. 13858.

<sup>392</sup> Iraci del Nero da Costa e Renato Leite Marcondes, “A Moeda no Brasil”, 4, acessado 25 de maio de 2018, <http://ipeadata.gov.br/doc/Moeda%20no%20Brasil%20Colonia%20e%20Imp%C3%A9rio.pdf>.

cartas de até 4 oitavas: 4 vinténs de ouro, 4 a 6 oitavas: 6 vinténs, mais de 6 oitavas até 1 onça: 8 vinténs. Logo, o envio de cartas pelos caminhos interiores era mais caro do que o envio de regiões costeiras para Lisboa, que era de 80 réis por 4 oitavas de peso.

Por meio dos preços estipulados para os portes, é possível perceber como funcionava o conceito de distância dos agentes de governo responsáveis por instituir os correios. Note-se que as comunicações por mar, tanto internas quanto externas, eram as mais baratas. Em contrapartida, as comunicações por via terrestre eram as mais caras, ultrapassando inclusive o preço das cartas enviadas de qualquer capitania costeira para o Reino. Isso provavelmente se deu porque o custo associado ao envio pelas vias terrestres era muito mais caro do que pela via marítima. Se fazia necessário dispor de toda uma estrutura de pessoas dispostas a trilhar frequentemente esses caminhos (os carregadores de mala e seus escravos), sem contar com a utilização de animais para carregar o peso. Tudo isso tinha um valor associado, e poderia custar muito mais caro do que mandar a mala de correio por meio de um navio de comércio que iria para Lisboa, por exemplo. Portanto, embora a distância física entre Lisboa e as capitanias costeiras fosse muito maior do que a distância entre Minas Gerais e o Rio de Janeiro, em termos de custos de acesso, esses dois últimos territórios acabavam por serem mais desafiadores.

Delineadas as principais decisões quanto ao pagamento do porte, deve-se agora tecer comentários em relação ao entendimento das autoridades locais quanto ao monopólio postal. Medidas foram tomadas para que determinadas cartas fosse enviada exclusivamente pelo correio, prevendo punições para os infratores da norma. Prevalencia a ideia entre os governadores de que o transporte de cartas e a cobrança consequente era prerrogativa real, conforme estipulado pelas normas da Coroa para a correspondência marítima. Contudo, a ausência de regulação do centro sobre as cartas terrestres abriu espaço para uma gama de exceções ao pagamento. Ou seja, embora tenha havido a adaptação das normas centrais aos correios de terra, subordinado a correspondência local ao novo sistema, inúmeras adaptações foram feitas no sentido de comportar e permitir outras formas de envios de cartas que já existiam anteriormente. Minava-se, portanto, a possibilidade de monopólio.

No caso da correspondência entre Minas Gerais e o Rio de Janeiro, os ofícios trocados entre Bernardo José Lorena e D. José Luís de Castro deixam claro que a correspondência entre as duas capitanias deveria, em sua totalidade, passar pelo correio, por se tratar de interesse maior da Coroa:

[...] ficando no seguro de que se não deixará passar Carta alguma por fora da Mala, que haja de ser conduzida dessa Capitania, para dentro desta, porque de outra forma será fraudado o interesse de Sua Majestade, que por este mesmo estabelecimento se requer<sup>393</sup>.

Todavia, as *Instruções da Junta da Fazenda de Minas Gerais* deixam claras diversas exceções que quebraram qualquer possibilidade de existência de monopólio postal. Ficariam obrigadas a passar pelo correio somente as cartas entre Minas Gerais, Goiás e Rio de Janeiro. A questão mudava de figura quando se tratava da comunicação com outras capitanias. Em relação à Pernambuco e Bahia, devido às ligações terrestres se fazerem por «sertões extensíssimos», era inevitável a «remessa de alguma carta por particulares»<sup>394</sup>. O mesmo foi estipulado para São Paulo, pois o «giro do comércio» para esta capitania era «pessoal», não havendo necessidade de envio de documentos escritos<sup>395</sup>. Por fim, as cartas enviadas dentro da própria capitania de Minas Gerais também não eram obrigadas a passarem pelo correio, somente se o remetente optasse por esse meio<sup>396</sup>. Ou seja, a comunicação com Pernambuco, Bahia, São Paulo e entre as vilas mineiras era feita na base do envio de informações por portadores ou particulares, viajantes acostumados a trilharem esses caminhos regularmente. Essas ligações, por decisão da Junta da Real Fazenda, não seriam subordinadas à Administração do correio. Somente as cartas entre Minas Gerais, Rio de Janeiro e Goiás foram consideradas passíveis de cobrança, e seriam estas efetivamente que trariam lucro e sustento à Administração postal.

Por meio desse exemplo, é possível perceber a ausência do monopólio postal e, em maior instância, o alcance reduzido das reformas de correio no interior da América portuguesa. Embora os regulamentos da Coroa tenham surtido impacto na organização das comunicações interiores, o espaço delegado às decisões locais permitiu com que a nova estrutura postal convivesse com outras formas de envio e recebimento de cartas, sem isso necessariamente significar desvio as normas.

---

<sup>393</sup> 11/08/1798. Ofício (cópia) da Junta da Real Fazenda de Minas Gerais para a de Goiás acerca do estabelecimento dos correios no interior das capitanias. *Anexo a* 08/03/1799. Ofício do Governador e Capitão general da capitania de Mato Grosso, Caetano Pinto de Miranda Montenegro ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho, informando sobre as medidas tomadas para a criação de um serviço de correio na capitania. AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, Doc. 1844.

<sup>394</sup> 11/08/1798. Termo da Junta da Fazenda de Minas Gerais com instruções sobre o funcionamento do Correio. *Anexo a* 22/08/1798. Carta de Bernardo José de Lorena, governador de Minas Gerais, a D. Rodrigo de Sousa Coutinho, Secretário de Estado dos Domínios Ultramarinos, informando das providências a respeito dos estabelecimentos dos correios, em execução, como foi ordenado pelo Alvará de 20 de janeiro de 1798. AHU\_ACL\_CU\_011, Cx. 145, doc. 26.

<sup>395</sup> *Idem*.

<sup>396</sup> *Idem*.

Alguns meses após essas Instruções, novo termo da Junta da Real Fazenda de Minas Gerais voltou a modificar as regras do envio de cartas pelo correio. Em dezembro de 1798, os deputados da Junta decidiram em reunião «que se alguma pessoa tivesse precisão de expedir próprio a sua custa o pudesse fazer, porém que o dito próprio não poderia conduzir mais cartas do que aquela que pertencesse a quem o expedisse»<sup>397</sup>. Essa regra valia inclusive para o envio de cartas para o Rio de Janeiro. Abriu-se então a possibilidade de expedição de cartas por fora do correio também para o Vice-reinado. O remetente que quisesse mandar suas cartas por portador próprio poderia fazê-lo, contanto que a correspondência pertencesse unicamente a quem expediu o condutor. Caso fossem transportadas cartas de outras pessoas, o próprio e o remetente deveriam ser presos por um mês, e pagar multa do porte dobrado. Essa pena, aliás, foi a única encontrada nos termos das Juntas da Fazenda para pessoas que enviassem cartas por fora do sistema.

É difícil mensurar até que ponto essas regras eram seguidas e qual era o grau de desvio praticado pelos correspondentes, especialmente porque os utilizadores do serviço contavam com ampla gama de exceções. Mas alguns indícios documentais revelam que a tentativa de burlar as normas ocorria, inclusive no sentido de tentar aproveitar a estrutura postal para envio gratuito. Outro termo da Junta da Real Fazenda de Minas Gerais revela que os negociantes de Minas e Rio de Janeiro enviavam suas cartas de negócio pelos correios de graça, deixando-as abertas para se que se passassem por cartas de recomendação. Interessante notar que os deputados da Junta entenderam que esse parágrafo era válido também para as cartas de recomendação que iam pelas vias terrestres. Chama igualmente atenção o fato dos homens de negócio, provavelmente os principais correspondentes das capitanias, conhecerem essa exceção à regra e tentarem utilizá-la para enviar suas cartas pelo correio sem pagar o porte. Esse ato foi entendido pela Junta como fraude, e então se determinou que «as cartas que tratassem de negociações ainda sendo dirigidas ao correio abertas pagassem porte e que só fossem livres dele as cartas abertas de recomendação segundo o literal sentido do referido parágrafo»<sup>398</sup>. Contudo, não foi estipulada nenhuma pena aos infratores.

---

<sup>397</sup> 22/08/1798. Termo da Junta da Fazenda sobre correios de 1798. *Anexo a* 12/11/1800. Carta do Marquês Mordomo-mor, para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, enviando uma carta da Junta da Real Fazenda das Minas Gerais, de 1798.12.22, sobre o estabelecimento do correio na dita capitania. AHU\_ACL\_CU\_011, Cx. 154, doc. 93.

<sup>398</sup> Termo da Junta a respeito da nova declaração do porte das cartas abertas como de recomendação. *In* Revista do Arquivo Público Mineiro. Vol.06, n.1. Jan/Mar 1901, 117-128.

Apesar da clara penetração das normas da Coroa na organização do envio das cartas interiores, os termos e instruções da Junta da Real Fazenda de Minas Gerais demonstram que houve espaço para que a administração dos correios não atuasse em monopólio. O valor avultado do porte, elemento certamente pouco atrativo para a utilização do serviço, aliado à permissão para envio fora da mala postal são indícios que talvez expliquem a falta de rendimento do correio nos primeiros anos do século XIX. Aliás, a questão do porte pesou de tal maneira que, nas reformas sugeridas pelo Erário Régio para conter as despesas, além dos cortes na folha de oficiais, o valor da taxa foi diminuído para 75 réis por até 4 oitavas de peso. A alegação era que o pagamento mínimo de 150 réis afastava os usuários, que não reclamavam suas cartas ou procuravam enviá-las por outros modos, escondidas por entre os gêneros de comércio transportados pelos caminhos:

[...] também se poderá diminuir o porte das cartas para 75 réis até quatro oitavas de peso, e as mais a este respeito, por que os grandes portes o que fazem é não só diminuir as correspondências, mas ficarem cartas no correio sem que as partes as vão tirar, e outras introduzirem-se nos fardos das fazendas<sup>399</sup>.

Com a transferência da Corte para o Rio de Janeiro e, conseqüentemente, do Erário Régio, nova norma foi lançada, na qual é perceptível a maior preocupação em manter o monopólio do transporte das cartas, ao menos entre Minas Gerais e o Rio de Janeiro. Houve a redefinição do porte das cartas, tanto entre as vilas e cidades de Minas, quando entre a capitania e a Corte. Nas normas de 1798, essa decisão ficou a cargo das Juntas da Fazenda, e os arranjos foram feitos localmente entre as capitanias. Com a mudança da Corte, e a necessidade de se organizar as rotas postais internas, a estipulação do preço dos portes passou a ser tomada, pelo menos no caso de Minas Gerais, pelo Erário Régio. Foram fixados portes para as cartas trocadas dentro de Minas, entre Minas e Rio de Janeiro, e entre Minas, Goiás e Mato Grosso. Os preços foram fixados da seguinte forma:

---

<sup>399</sup> 19/06/1801. TC. Erário Régio. Livro (3º) de informações da capitania de Minas Gerais expedidas pela Contadoria Geral do Rio de Janeiro. Livro 4074, 181-82.



**Portes das cartas entre Rio de Janeiro e Minas Gerais, em réis**  
(1809)<sup>400</sup>

*Tabela 5: Porte das cartas entre Rio de Janeiro e Minas Gerais (1809)*

<b>Peso</b>	<b>São João Del Rey</b>	<b>Vila Rica</b>	<b>Mariana</b>	<b>Tamanduá</b>	<b>Sabarará</b>	<b>Vila do Príncipe</b>	<b>Tejuco</b>	<b>Paracatu</b>	<b>Goiás, Mato Grosso e Pará</b>
<b>4 oitavas</b>	\$80	\$100	\$120	\$140	\$145	\$200	\$230	\$280	\$580
<b>6 oitavas</b>	\$120	\$150	\$180	\$210	\$220	\$300	\$345	\$420	\$870
<b>8 oitavas</b>	\$160	\$200	\$240	\$280	\$295	\$400	\$460	\$560	\$1160
(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
<b>320 oitavas</b>	\$6.400	\$8.000	\$9.600	\$10.400	\$11.200	\$11.990	\$16.000	\$22.400	\$46.400

A partir da tabela acima, pode-se notar a mudança das taxas das cartas entre Rio de Janeiro e diversas vilas das Minas, e também para Mato Grosso, Goiás e Pará. A taxa inicial cobrada para a maioria das localidades ainda era menor do que o porte de 150 réis estipulado em 1798. Contudo, houve aumento de valor em relação aos 75 réis que passaram a ser cobrados como valor mínimo das cartas em 1801. Outro fator que chama a atenção é a diferenciação de preços de acordo com a distância da Corte, variável que não entrava em consideração nos anos iniciais das reformas.

Também algumas ordens mais enfáticas foram elaboradas para garantir o monopólio do transporte de cartas pelo correio. Por exemplo, em relação às cartas não levantadas pelos destinatários, elas deveriam ser levadas à domicílio pelos «cobradores da Real Fazenda», acrescentando-se 10 réis por légua para as que fossem de outras freguesias. As cartas que não conseguissem ser entregues deveriam ser consideradas como dívidas da Real Fazenda<sup>401</sup>. Essa medida tinha como intuito diminuir o número de cartas abandonadas nas casas do correio e, também, aumentar a coleta do porte. Constituiu-se basicamente em uma ação de polícia fiscal.

<sup>400</sup>Ordem do Conde de Aguiar à Junta da Real Fazenda da capitania de Minas Gerais sobre a nova tarifa de portes das cartas que pelos correios são enviadas à corte. BNRJ, Manuscritos, I-26,17,077.

<sup>401</sup> Decisão n. 12, de 08 de maio de 1809. Sobre os correios da capitania de Minas Gerais. Coleção das decisões do Governo do Brasil(Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1891), 14.

Note-se que esses são dois exemplos de diretrizes que foram tomadas por órgão central de poder, o Erário Régio, deixando de ser uma decisão tomada pela esfera regional.

Outros parágrafos reforçavam o monopólio por meio de insistência na punição daqueles que desviassem do sistema. Assim, o parágrafo 9º não permitia «pessoa alguma conduzir cartas, ou quaisquer papéis fechados, sem ter primeiramente pago o porte do Correio, quando tais cartas e papéis forem dirigidos para esta Corte do Rio de Janeiro»<sup>402</sup>. A proibição estendia-se aos processos e papéis forenses transportados por tribunais. A punição prevista na nova norma também era mais clara, não sendo somente as «penas reservadas ao Real Arbítrio». O infrator deveria pagar cinco vezes o valor do porte e, se insistisse no erro, pagaria dez vezes essa quantia. Ao mesmo tempo, as Instruções indicam que essa proibição não se estendia às cartas trocadas no interior da capitania. Ou seja, a correspondência entre as vilas mineiras continuava livre, conforme foi decidido pela Junta da Real Fazenda em 1798.

Decisões sobre que tipo de cartas deveriam ou não pagar o porte foram tomadas em outras capitanias interiores além de Minas Gerais. Em Mato Grosso, no ano de 1799, o governador Caetano Pinto de Miranda e Montenegro também enfatizou a obrigatoriedade de todas as cartas passarem pela Administração postal. A medida punitiva não previa prisão, mas uma multa mais avultada se comparada com a de Minas Gerais para a mesma época. O «doloso condutor» deveria pagar o três vezes o valor do porte das cartas conduzidas e, caso estivesse fora da capitania, pagaria o seis vezes o valor. Todavia, essa imposição estava longe de figurar um sistema monopolístico. Uma série de exceções também foram arroladas pelo governador, conforme percebe-se no trecho seguinte:

Será igualmente proibido a todas as pessoas de qualquer qualidade e condição que sejam, o trazerem, e levarem cartas para dentro, e para fora da Capitania, pois todas devem ir, e vir nas Malas e Bolsas dos Correios. Ficam porém excetuadas,

- 1.º as cartas de recomendação, as quais poderá cada um trazer consigo, e por esta razão deverão vir abertas;
- 2.º as paradas extraordinárias, que enviarem os Governos uns aos outros sobre objetos do Real Serviço;
- 3.º a urgente necessidade de algum negócio que não dê lugar a esperar-se pelo Correio próximo, pois que neste caso poderá a pessoa mandar um próprio, ou aproveitar-se de

---

<sup>402</sup>*Idem*, 11.

algum homem de negócio, ou viandante, conhecendo-se logo pela qualidade do condutor, e pelo número das cartas que trouxer, se nisto há, ou não, alguma fraude (...) <sup>403</sup>.

Os dois primeiros pontos dizem respeito às cartas de recomendação e as cartas do Real Serviço. Claramente, nota-se a adaptação do parágrafo XI do Alvará de 20 de janeiro de 1798. A terceira ressalva, contudo, não encontra respaldo na legislação, caracterizando-se como uma decisão regional. A «urgente necessidade» abrigava o envio de cartas de negócio fora da mala, caso a época não coincidisse com o momento da saída do correio. É perceptível a concessão voltada aos grupos mercantis, pautada na manutenção de estrutura já existente antes do início da reforma. O aproveitamento revela o funcionamento anterior de um sistema de envio pautado em antigas instituições, no qual a confiança no portador, ou seja, a «qualidade do condutor» era o pré-requisito essencial. Assim funcionava a implantação do novo sistema de correios, a partir de adoção de novidades institucionais em conjunto com a manutenção das formas tradicionais de envio de correspondência que privilegiavam, sobretudo, os mercadores.

Portanto, as regras do monopólio postal, ou seja, da obrigatoriedade do envio de todas as cartas pelo correio, foram tecidas tendo inspiração no núcleo básico de normas lançadas pela Coroa, apesar de que as instruções das Juntas da Fazenda adaptaram as regras de acordo com as realidades de cada capitania. De fato, as normas do centro não previam o monopólio para as cartas terrestres. As decisões das Juntas da Real Fazenda quanto a esses casos, embora tivessem se pautado nas regras centrais, abriram uma gama de exceções que, no fundo, impediam o monopólio. As decisões quanto ao valor do porte também foram variáveis, apesar de claramente baseadas no Alvará. Resta discutir se o valor arrecadado no porte das cartas, levando em consideração que muitas não pagavam taxa alguma, era suficiente para manter a estrutura administrativa que então se buscava estabelecer. Além disso, é importante ter-se em mente até onde esse novo ramo da Real Fazenda, o da cobrança pelo recebimento de correspondências, foi realmente útil aos cofres régios, conforme as expectativas iniciais dos planos arquitetados por D. Rodrigo de Sousa Coutinho.

---

<sup>403</sup> 26/01/1799. Portaria de regulamento dos correios de Mato Grosso. *Anexo a* 08/03/1799. Ofício do Governador e Capitão general da capitania de Mato Grosso, Caetano Pinto de Miranda Montenegro ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho, informando sobre as medidas tomadas para a criação de um serviço de correio na capitania. AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1844.

## O problema da arrecadação do porte na ausência do monopólio postal: interpretações sobre alguns fragmentos

De acordo com o Alvará de 20 de janeiro de 1798, era responsabilidade das Juntas da Fazenda de cada capitania informar à Secretaria da Marinha e Ultramar e ao Erário régio quanto os correios renderam anualmente e quais eram as principais despesas, «afim que se deem as Ordens para a aplicação da renda que ele (*os correios*) deve produzir»<sup>404</sup>. Era papel dos Administradores darem conta mensalmente do rendimento das cartas às Juntas da Fazenda<sup>405</sup>. Ou seja, de acordo com as normas, o acompanhamento do rendimento desse novo ramo dos cofres régios deveria ser feito frequentemente. A prestação de contas anual por parte das Juntas da Real Fazenda tinha o intuito de instruir o Real Erário, para que esta instituição central indicasse as melhores aplicações a serem feitas com os rendimentos. Parte desse valor seria destinado à manutenção das Administrações de correio.

Não obstante a obrigatoriedade expressa nas normas, foram encontrados poucos balanços de receitas e despesas específicos das Administrações de correios enviados quer ao Real Erário, quer à Secretaria da Marinha e Ultramar. Existem somente os balanços de algumas capitanias, sobretudo para o período anterior à 1808. Além disso, o rendimento e o gasto anual dos correios podem ser encontrados em alguns balanços de receitas e despesas gerais das capitanias. Contudo, esse segundo tipo de documentação informa somente os valores totais de receita e despesa, não especificando qual a natureza da receita (porte das cartas ou fretes de encomendas) e a área dos gastos (ordenados, compra de papel e tinta, etc.).

Essa ausência de fontes contábeis dos correios para o período estudado pode ser explicada devido à falta de envio, pelas próprias Juntas da Real Fazenda, dos mapas de receita e despesa ao Erário Régio. Em realidade, esse descumprimento não ocorria somente no caso dos correios, mas no repasse de balanços dos rendimentos gerais das capitanias. De acordo com Roberta Stumpf, as Juntas enviavam essas informações ao centro somente de maneira ocasional, embora fossem normativamente obrigadas a repassar as contas anualmente. Além disso, quando os balanços eram enviados, eram escriturados por cada capitania de maneira diferente, apesar também da obrigação da utilização do método de partidas dobradas<sup>406</sup>.

---

<sup>404</sup> 20/01/1798. Alvará (...). Coleção da Legislação Portuguesa, organizada por António Delgado Silva (1791-1801). Lisboa, 1828, 480.

<sup>405</sup> Machado, “As ‘Instruções’ Anexas ao Alvará de Criação dos Correios Marítimos para o Brasil de 1798”, 10.

<sup>406</sup> Stumpf, “La construcción de la hacienda hispánica (siglos XVII-XIX). El gobierno de la hacienda.”, 155.

Tendo em vista o exposto acima, não é possível realizar qualquer análise global dos rendimentos dos correios da América portuguesa entre os anos de 1798 a 1821. Além dos dados escassos, outro fator complicador é a falta de homogeneidade das fontes aonde esses dados se encontram. Embora alguns mapas tragam detalhes do rendimento das cartas e das encomendas, bem como a especificação das despesas, em alguns casos só foi possível encontrar o rendimento anual dos correios no balanço das contas das capitanias. Essa disparidade de dados dificulta a criação de panoramas a respeito do real rendimento das Administrações dos correios.

Portanto, esta seção trará a análise parcial de alguns mapas de receita e despesas produzidos pelas Juntas da Fazenda, especialmente para os primeiros anos do século XIX. Embora a ausência de dados, especialmente para o período posterior a 1808, não permita acompanhar a evolução do rendimento, os números relativos aos anos iniciais permitem pensar sobre algumas questões. A existência de informações das capitanias litorâneas e do interior para os mesmos anos possibilita tecer comparações sobre quais capitanias possuíam maior rendimento das cartas. Nesse mesmo sentido, as fontes viabilizam a percepção das diferenças no gasto com o corpo administrativo em regiões geograficamente diversas.

Uma das contas mais detalhadas dos correios dizem respeito à capitania do Pará entre os anos de 1799 a 1802. Esses balanços foram enviados pelo governador D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho à Secretaria da Marinha e Ultramar. Por meio dessa documentação, é possível acompanhar o rendimento das cartas que, nesse caso, está especificado por localidade. Também foi anotado, em linha separada, o rendimento das encomendas. Por isso, é possível perceber de maneira bastante minuciosa quanto rendia a correspondência que chegava à Administração do correio da cidade do Pará provinda de diversos lugares. Os dados permitem, portanto, apontar os locais dos quais o Pará recebia e enviava maior volume de correspondência, o que pode certamente ser um indicativo dos maiores fluxos comunicacionais da capitania.

O que se percebe desses valores é a primazia das trocas postais marítimas, ou seja, com o Reino, e claro detrimento dos fluxos internos. As declarações das receitas das cartas da capitania do Pará demonstram que o valor do porte coletado em réis das missivas de Goiás era o segundo mais baixo, perdendo somente para Pernambuco. As cartas goianas renderam ao correio somente 22\$760 réis enquanto as do Reino, que contavam com a maior soma, mais de um conto. O Maranhão parece ter sido mais integrado no giro postal interno, pois as cartas vindas e enviadas a essa capitania computam o segundo maior valor arrecadado. Ainda assim, a soma é baixa se comparada aos valores do Reino. Portanto, as rotas interiores, embora tenham

garantido o giro de correio, não pareceram funcionar de maneira frequente nem transportar grande volume de correspondência.

### **Rendimento das cartas do Pará, por região, em réis (1799)**<sup>407</sup>

*Gráfico 2: Rendimento das cartas do Pará (1799)*



Importa, também, registrar o valor anual receitas e despesas da Administração de Belém do Pará:

---

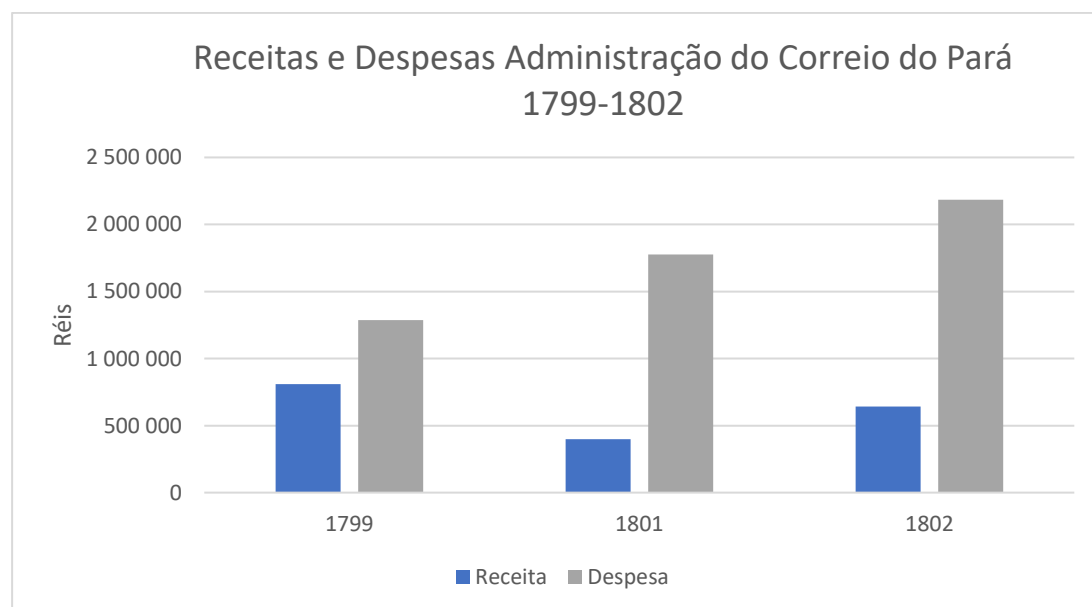
<sup>407</sup> Gráfico elaborado com base nas seguintes fontes: BR, AN, RIO. Negócios de Portugal. Códice 99, vols. 20 e 23.

**Receitas e Despesas da Administração do Correio do Pará, em réis**  
**(1799-1802)<sup>408</sup>**

*Tabela 6: Receitas e despesas do correio do Pará (1799-1802)*

<b>Receita</b>	<b>1799</b>	<b>1801</b>	<b>1802</b>	<b>Despesa</b>	<b>1799</b>	<b>1801</b>	<b>1802</b>
Porte das cartas	702\$090	383\$645	641\$600	Despesas Gerais	85\$820	124\$005	56\$290
Fretes de encomendas	106\$306	15\$800	-----	Paquetes de Correio Marítimo	1:081\$573	1:485\$700	1:851\$106
				Ordenados	120\$000	150\$231	271\$412
				Correios de Terra	-----	16\$752	4\$976
<b>TOTAL</b>	<b>808\$396</b>	<b>399\$445</b>	<b>641\$600</b>		<b>1:287.393</b>	<b>1:776.688</b>	<b>2:183\$784</b>

*Gráfico 3: Receitas e despesas do correio do Pará (1799-1802)*



Como se pode perceber, a diferença entre despesas e receita para o caso do Pará era bastante acentuada. Até o ano de 1802, o correio era fonte de prejuízo, e a tendência desses três anos analisados foi do aumento das despesas, acompanhado de substancial decréscimo do rendimento. No que diz respeito às despesas, percebe-se que os maiores gastos eram com a manutenção dos paquetes de Correio Marítimo, e esses gastos tenderam a aumentar ao longo do tempo, passando da casa de 1 para 2 contos de réis. Os custos com essas embarcações

<sup>408</sup> *Idem.*

envolviam mantimentos, jornais para a tripulação e compra de gêneros para reparos, tal como o ferro. O elevado gasto referente aos paquetes está relacionado com o fato da rota do Correio Marítimo para as capitanias do Norte ter como ponto final as Salinas no Pará. Tendo isso em vista, cabia àquela capitania preparar todos os paquetes para a viagem de retorno para Lisboa. De fato, foi grande o número de paquetes a circular em Salinas naqueles anos: 5 em 1799, 6 em 1801 e 4 em 1802<sup>409</sup>.

Chama a atenção o fato desse gasto ser pago pelos rendimentos do correio, e não fazer parte das despesas gerais pagas pela Junta da Fazenda para a manutenção da Marinha. Como se sabe, tanto a construção quanto o reparo de navios da Esquadra Real deveriam ser feitos pelos Armazéns da Marinha, sob administração do Intendente da Marinha, que era um oficial subordinado à Junta da Fazenda. Era função do Intendente dar conta de todos os gastos com as embarcações às Juntas da Fazenda, para que os mesmos fossem pagos. Como os paquetes eram embarcações da Coroa e faziam, portanto, parte da Esquadra, faria sentido que os mesmos fossem mantidos tais quais os outros navios de guerra<sup>410</sup>. Contudo, essas embarcações postais foram tidas como uma despesa interna dos correios, ao menos no caso do Pará.

Em contrapartida, percebe-se que o gasto com pessoal era baixo. Dizia respeito somente ao ordenado do Administrador e do segundo oficial (ambos recebiam \$120.000 réis). A partir de 1801, o administrador também passou a ganhar uma comissão de 6% em cima do valor arrecadado dos portes das cartas. As despesas gerais referem-se à tanto a compra de gêneros para a administração (papel e tinta, provavelmente), como à soma do porte das cartas não levantadas e queimadas após 1 ano.

Em relação às receitas, percebe-se que a grande maioria tem origem na cobrança do porte das cartas, e uma menor parcela do valor cobrado pelo frete das encomendas. Ao longo do tempo, há decréscimo no valor total dos portes, resultando, portanto, em menores rendimentos. Em geral, o que se pode afirmar relativamente as contas da Administração do Pará nos primeiros anos do século XIX é que a arrecadação com a taxa das cartas não era suficiente para cobrir as despesas. E estas últimas não estavam tão relacionadas com o corpo administrativo, visto que se pagava, àquela altura, somente dois oficiais. O dispêndio massivo estava voltado para a manutenção da estrutura de paquetes de Correio marítimo.

---

<sup>409</sup> Os nomes dos paquetes aportados em Salinas aparecem especificados nas contas de receita e despesa do correio desses respectivos anos. BR, AN, RIO. Negócios de Portugal. Códice 99, vols. 20 e 23.

<sup>410</sup> Alvará de 12 de agosto de 1797. Regulando o governo dos Arsenais Reais da América, e criando Intendentes da Marinha em cada um deles. Coleção da Legislação Portuguesa, organizada por António Delgado Silva (1791-1801). Lisboa, 1828, 444-448.



Mas nem todas as capitanias costeiras apresentaram desempenho negativo nas contas nos primeiros anos de funcionamento dos correios locais. A Paraíba, que também fazia parte da rota do Correio Marítimo, inicialmente teve gastos altos com o conserto dos paquetes ao longo do primeiro ano, mas esse dispêndio não consta nos anos posteriores. Provavelmente os reparos com as embarcações foram feitos por outras capitanias, embora a documentação não deixa saber ao certo. Mas a retirada do ônus com as embarcações de correio permitiu com que as contas da Administração postal da Paraíba se equilibrassem, apesar do rendimento ser, até 1806, extremamente baixo.

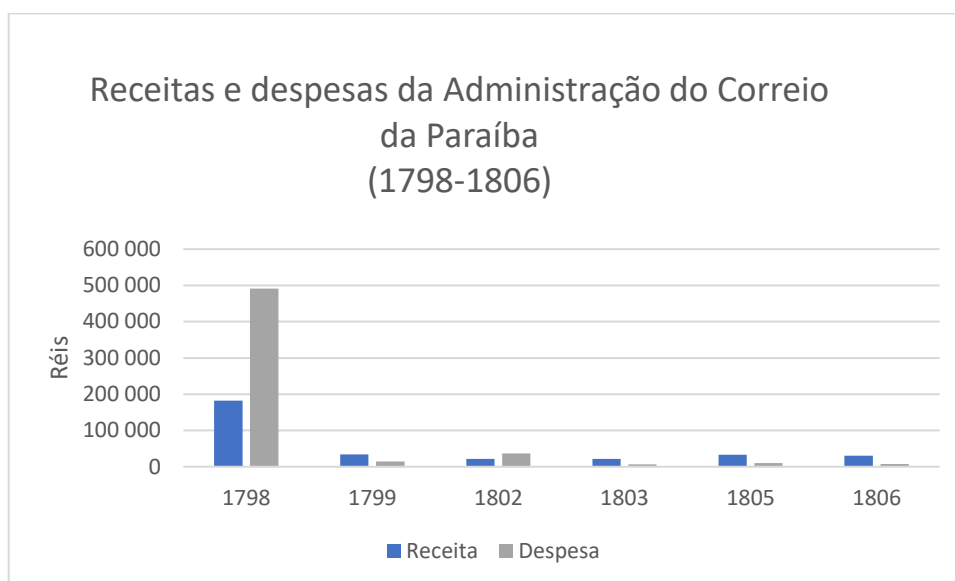
### **Receitas e Despesas da Administração do Correio da Paraíba, em réis (1798-1806)<sup>411</sup>**

*Tabela 7: Receitas e despesas do correio da Paraíba (1798-1806)*

<b>Receita</b>	<b>1798</b>	<b>1799</b>	<b>1802</b>	<b>1803</b>	<b>1805</b>	<b>1806</b>	<b>Despesa</b>	<b>1798</b>	<b>1799</b>	<b>1802</b>	<b>1803</b>	<b>1805</b>	<b>1806</b>
Cartas	36\$520	34\$320	21\$500	21\$240	32\$820	30\$845	Despesa Geral	6\$240	480	1\$090	610	----	----
Fretes	145\$803	-----	-----	-----	-----	-----	Paquetes	440\$070	5\$120	29\$580	----	----	----
							Ordenados	36\$464	6\$304	4\$090	3\$864	5\$652	5\$746
							Correios de Terra	8\$400	----	480			
							Cartas não-reclamadas	----	2\$800	1\$060	1\$920		1\$275
							Cartas para Lisboa					4\$560	840
<b>TOTAL</b>	<b>182\$323</b>	<b>34\$320</b>	<b>21\$500</b>	<b>21\$240</b>	<b>32\$820</b>	<b>30\$845</b>		<b>4:91\$174</b>	<b>14\$704</b>	<b>36\$300</b>	<b>6\$394</b>	<b>10\$212</b>	<b>7\$861</b>

<sup>411</sup> Elaborado com base nas seguintes fontes: AHU\_ACL\_CU\_014, Cx. 34, doc. 2493; AHU\_ACL\_CU\_014, Cx. 36, doc. 2580; AHU\_ACL\_CU\_014, Cx. 40, doc. 2811; AHU\_ACL\_CU\_014, Cx. 42, doc. 2927; AHU\_ACL\_CU\_014, Cx. 46, doc. 3252; AHU\_ACL\_CU\_014, Cx. 48, doc. 3369.

Gráfico 4: Receitas e despesas do correio da Paraíba (1798-1806)



Como é possível perceber, há uma grande diferença nos rendimentos do primeiro ano para os posteriores, que passam a ser extremamente diminutos, não alcançando 100\$000 réis. Isso se explica porque a conta de 1798 é a única na qual consta o valor dos fretes das encomendas trazidas pelos paquetes, valor muito maior do que a receita do porte das cartas. Em compensação, a despesa com a manutenção desses paquetes para o mesmo ano foi igualmente alta, o que resultou em déficit. A partir de 1799, a única fonte de receita passou a ser a taxa sobre as cartas, que era extremamente baixa. O gasto também passou a ser menor a partir dos anos em que não houve muitos gastos com os navios de Correio Marítimo. Especificamente os dispêndios com pessoal, era bastante diminuto, pois só havia um oficial provido, o Administrador, que recebia somente 5% do valor anual arrecadado pelo correio. Esse ordenado foi explicado «em razão da pouca afluência, que há de cartas para este porto»<sup>412</sup>. E, de fato, as fontes confirmam o baixo número de cartas que passaram pelo correio.

As contas correntes da Paraíba são as únicas que permitem conhecer o número de cartas recebidas pelo correio ao longo dos anos, pois o Administrador anotou, além do valor dos portes, o número de cartas trazidos por cada navio. No período, o número de cartas que chegavam à Paraíba, que vinham de Pernambuco, mas, principalmente de Lisboa, era muito reduzido, o que explica o baixo valor arrecadado. Note-se que não há menção ao recebimento de correspondência vinda pelos trâmites do correio de nenhum outro lugar além do Reino e de

---

<sup>412</sup> 11/05/1799. Ofício do Governador da Paraíba, Fernando Delgado Freire de Castilho, ao Secretário de estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho, remetendo a conta do rendimento e despesa do Correio da cidade da Paraíba, no ano de 1798 a abril de 1799, e referindo-se à nomeação do Administrador do correio, Lourenço Martins Santos. AHU\_ACL\_CU\_014, Cx. 34, doc. 2493.

Pernambuco, pelo menos no que diz respeito às cartas particulares e de comércio, ou seja, as que pagavam o porte.

**Cartas recebidas ao ano no Correio da Paraíba~  
(1798-1806)**

*Tabela 8: Cartas recebidas ao ano no correio da Paraíba (1798-1806)*

<b>Ano</b>	<b>Cartas</b>
<b>1798</b>	-----
<b>1799</b>	282
<b>1802</b>	177
<b>1803</b>	138
<b>1805</b>	204
<b>1806</b>	152

Mas outra capitania costeira possuía o rendimento das cartas bastante mais avultado se comparado com a Paraíba. A administração do correio da Bahia arrecadou em seu primeiro ano de funcionamento quase 2 contos de réis, o que é um forte indício de maior circulação de correspondência nesta capitania. Paralelamente, os gastos, ao menos nesse primeiro ano, foram mantidos baixos, mesmo com a manutenção de uma embarcação inclusa nas contas. Isso fez com que o correio da Bahia tivesse alguma margem de rendimento já neste período inicial. Quanto as despesas, a maior parte era gasto com os ordenados, pago para o Administrador (200\$000 réis anuais) e ao segundo oficial (120\$000 anuais).

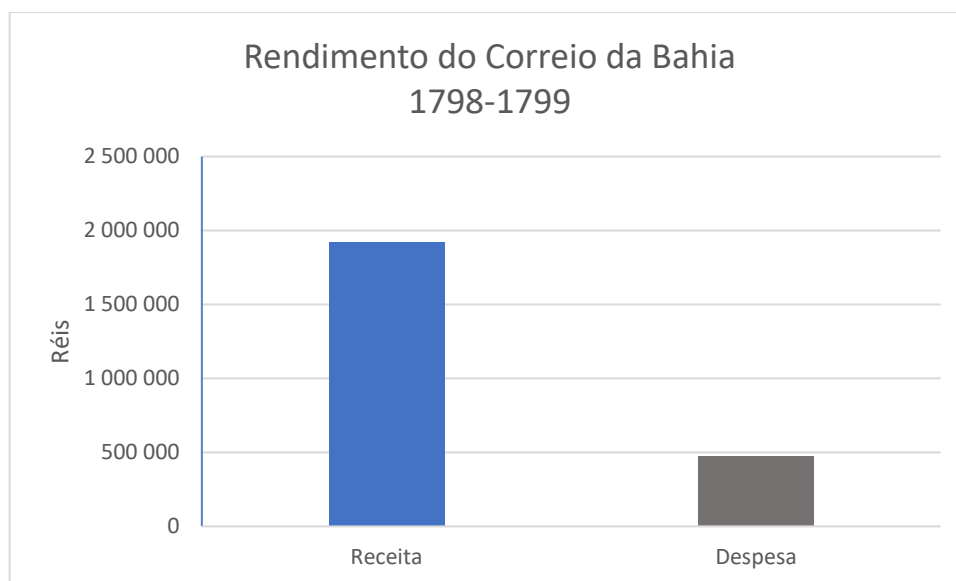
**Receitas e Despesas da Administração do Correio da Bahia, em réis  
(1798-1799)<sup>413</sup>**

*Tabela 9: Receitas e despesas do correio da Bahia (1798-1799)*

<b>Receita</b>		<b>Despesa</b>	
Cartas	1:809\$910	Despesas Gerais	183\$879
Fretes	109\$960	Paquetes	21\$920
		Ordenados	265\$777
<b>TOTAL</b>	<b>1:919\$870</b>		<b>471\$576</b>

<sup>413</sup> Elaborado com base na seguinte fonte: AHU \_Bahia,\_CA, Cx. 99, doc. 19428–19430.

Gráfico 5: Rendimento do correio da Paraíba (1798-1799)

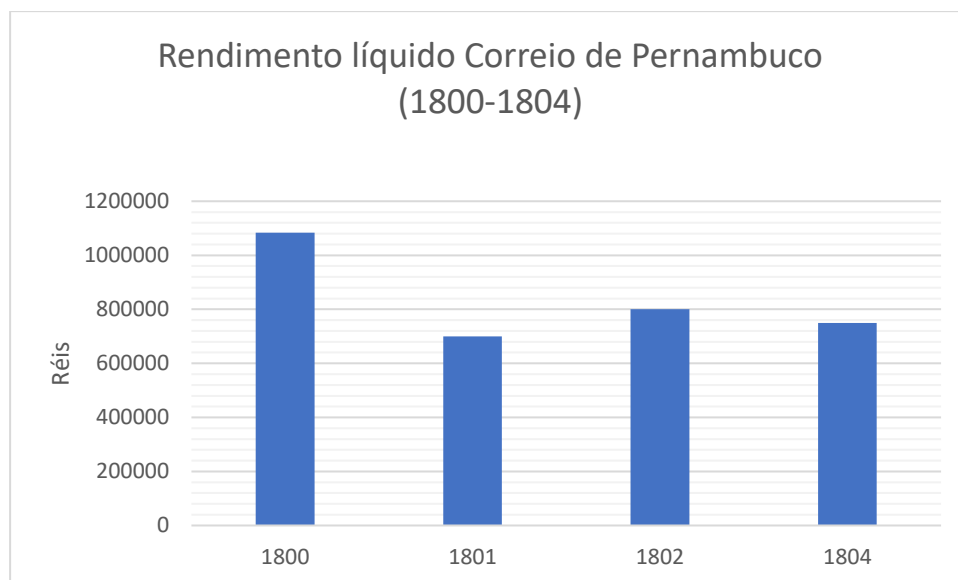


O gasto com paquetes diz respeito somente à manutenção e despacho do correio marítimo *Faeonte*, que retornou para Lisboa em setembro de 1798. De fato, apenas dois paquetes fizeram passagem pela Bahia para retornar ao Reino entre abril de 1798 e abril de 1799: além do *Faeonte*, o *Vigilante* partiu de em junho de 1798. Contudo, os gastos com a viagem deste paquete não aparecem especificados na conta de despesa dos correios. De qualquer forma, o dispêndio com os preparos para a viagem de retorno dos navios de correio era substancialmente menor no caso da Bahia, haja vista que, no período, somente dois navios de correio passaram por este porto, contra 4 no caso do Pará. Os poucos gastos associados com os ordenados e pouco custo da manutenção do Correio Marítimo, associado ao maior rendimento das cartas, fizeram com que a Administração do correio da Bahia rendesse quase 2 contos de réis no seu primeiro ano de funcionamento.

Além da Bahia, Pernambuco também foi uma capitania que gerou lucros com os correios nos primeiros anos do século XIX. Apesar de não existirem dados específicos da Administração do correio, foi possível encontrar o rendimento geral do mesmo nas contas de receita e despesa da capitania enviadas pela Junta da Fazenda à Secretaria da Marinha e Ultramar. Entre os anos de 1800 e 1803, o saldo do correio de Pernambuco foi sempre positivo, pois os documentos indicam que o rendimento especificado era líquido de despesa. Contudo, os gastos não são especificadas na documentação e, por isso, não é possível perceber qual era a natureza do dispêndio financeiro da Administração de correio de Recife. Mas, a partir dos

dados, é possível afirmar que, assim como o caso da Bahia, Pernambuco era mais um caso de capitania costeira em que as cartas, de fato, rendiam já nos anos iniciais.

Gráfico 6: *Rendimento do correio de Pernambuco (1800-1804)*



O caso dos maiores rendimentos dessas duas capitanias costeiras é elucidativo se levarmos em consideração a estrutura administrativa montada em ambos os casos, que foi discutida no capítulo anterior. Ao fim e ao cabo, a recusa por parte dos governadores dessas duas capitanias em implantar correios de terra/interiores, sob alegação de que estes não seriam interessantes para a Real Fazenda, estava coberta de algum sentido. A contratação de um pequeno número de empregados, concentrados somente na Administração da vila principal certamente reduziu as fontes de gasto, permitindo até algum lucro. O saldo positivo possivelmente também estava associado a utilização da via marítima para a comunicação interior, o que salvou o dispêndio com a contratação de mensageiros. Tendo em vista o pouco gasto com estrutura, o saldo da administração foi positivo, apesar de no caso de Pernambuco ter havido decréscimo ao longo dos anos<sup>414</sup>.

Apesar de não ser possível acompanhar a diferença entre receita e despesa dos correios para o caso de Pernambuco, o balanço geral permite ter em conta uma perspectiva comparada do rendimento dos correios frente à outras receitas. Para fins comparativos, colocou-se o rendimento dos correios em conjunto com o recolhido para os mesmos anos de Dízimos reais e

<sup>414</sup> Fontes: AHU\_ACL\_CU, códigos 1997, 1998, 1999, 2000.

rendimentos da Alfândega, dois dos impostos mais avultados da capitania, que ultrapassavam os 50 contos de réis.

Os dízimos eram um dos principais tributos coloniais, destinado ao sustento do clero secular e da folha militar. Apesar de ser reservado ao sustento eclesiástico, o dízimo era recolhido pela Coroa, visto que o Monarca era Grão-mestre da Ordem de Cristo <sup>415</sup>. O dízimo real equivalia em teoria a 10% da produção das propriedades agrícolas. A dízima da alfândega correspondia ao tributo de 10% dos produtos importados, e também era um dos impostos mais vultuosos de Pernambuco no século XVIII<sup>416</sup>.

Comparados a estes impostos, percebe-se que o lucro do correio para a capitania era diminuto, ficando na casa de 1 conto ou menos para cada ano. Ou seja, os serviços de correios nos anos iniciais, mesmo quando rendiam, certamente não eram uma das maiores fontes de lucro para as Juntas da Fazenda. Contudo, deve-se aqui levar em consideração o propósito da reforma dos correios, entendida como braço da reforma fiscal mais ampla pensada por D. Rodrigo de Sousa Coutinho. Este Secretário tinha como intuito diminuir as taxações sobre as riquezas produtivas, visando estimular o comércio. Essa diminuição recairia justamente em alguns produtos importados pelas capitanias marítimas, a exemplo do aço, ferro, cobre e chumbo. No caso dos produtos da alfândega, os impostos altos inibiam a importação e estimulavam o contrabando, visto que os homens de negócio se sentiam vexados com o pagamento<sup>417</sup>.

Essa redução nos grandes impostos deveria ser acompanhada da criação de diversas outras taxas, menores, como forma de garantir a recolha da Coroa por outros meios que fossem menos prejudiciais ao funcionamento do comércio. A criação de pequenos impostos ou taxas, como a taxa do papel selado, imposto sobre as tabernas e, também, a taxa do porte das cartas, foram pensados como uma forma menos onerosa de cobrança aos vassalos. Cada imposto ou taxa, embora por si só diminutos, deveriam trazer em sua soma maior renda aos cofres régios. Aliado a isso, a diminuição dos grandes impostos e a consequente alta da produção e circulação comercial deveriam resultar também em maior recolha fiscal. Daí entende-se que o porte das cartas provavelmente nunca tenha sido pensado como uma taxa que traria avultadas somas, mas

---

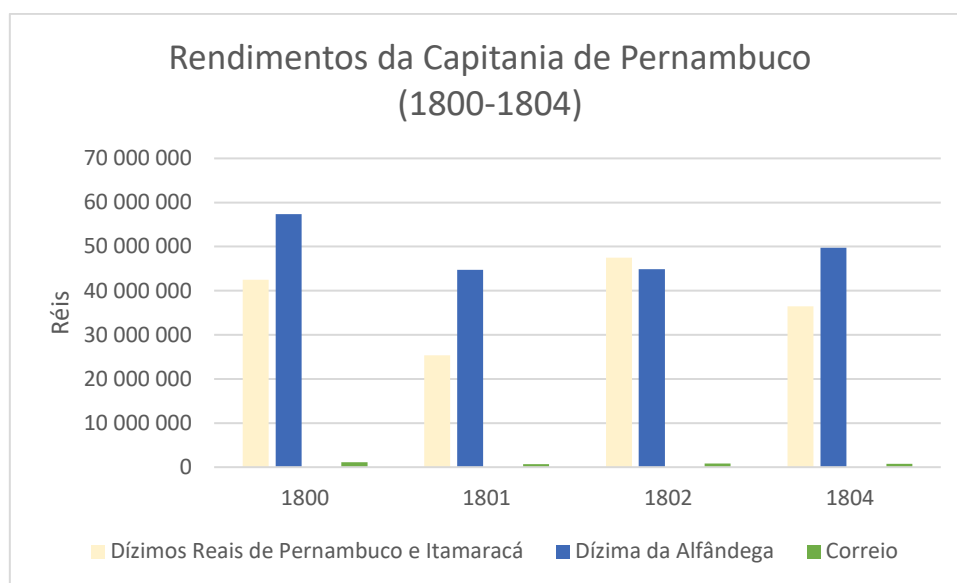
<sup>415</sup> Daniele Ferreira Silva, “Colonialismo e fiscalidade na capitania de Pernambuco” (Dissertação de Mestrado, UFPE, 2011), 42.

<sup>416</sup> *Idem*, .74

<sup>417</sup> Aidar, “Uma substituição luminosa: tributação e reforma do Antigo Regime português em D. Rodrigo de Sousa Coutinho ao final do século XVIII”, 149.

que, em seu pequeno rendimento, seria, em conjunto com outras tributações, um ramo útil para a Real Fazenda<sup>418</sup>.

Gráfico 7: Rendimentos da capitania de Pernambuco (1800-1804)



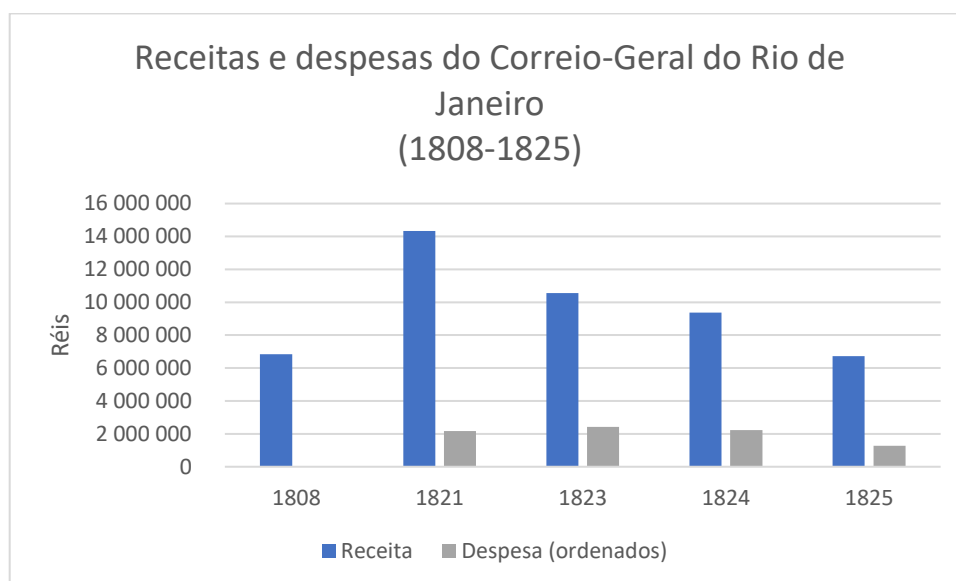
A grande questão é que mesmo o pequeno rendimento esperado nos planos de reformas não foi alcançado por todas as capitanias, ao menos em seus anos iniciais. No caso de Pernambuco, é perceptível que os primeiros anos da Administração de correio cumpriram seu papel de trazer algum saldo positivo. Isso não foi verificado em todas as capitanias, vide o exemplo supracitado da administração do Pará.

Os dados relativos ao Vice-reinado do Rio de Janeiro demonstram a situação da receita do Correio Geral em período mais tardio se comparado com os casos anteriores. Todos esses dados foram retirados de documentos sobre as receitas e despesas gerais da capitania. Por isso, é difícil estimar especialmente as despesas, pois o único gasto indicado com os correios diz respeito aos ordenados dos funcionários. Assim, é provável que não correspondam ao gasto total da Administração, não sendo possível saber se o correio era ou não deficitário. Contudo, o rendimento a partir de 1808, se comparado com os valores de outras capitanias para anos anteriores, é relativamente maior, atingindo a casa dos 6 contos de réis. Note-se que os gastos com ordenados se mantiveram relativamente estáveis, embora o mesmo período seja marcado por aumento dos funcionários da administração, conforme demonstrado em tópico anterior<sup>419</sup>.

<sup>418</sup> Fontes: Balanços Gerais da receita e despesa da Tesouraria Geral da capitania de Pernambuco. AHU\_ACL\_CU, códigos 1997, 1998, 1999, 2000.

<sup>419</sup> Fontes: 1808. Demonstração de Receita e Despesa do Real Erário. BNRJ, Manuscritos, II-30, 27,28; 1821-1825: Receita e Despesa do Tesouro Público do Rio de Janeiro. BNRJ, Manuscritos, I-48, 19, 41.

Gráfico 8: Receitas e despesas do Correio Geral do Rio de Janeiro (1808-1825)



A questão do rendimento nos anos iniciais parece ter sido mais desafiadora ainda no caso de Minas Gerais. Conforme colocado no capítulo anterior, o aparato administrativo desta capitania era o mais vultoso da época, o que gerou grandes gastos. Foi necessária a contratação de um maior número de pessoal para atender todas as comarcas mineiras e, também, o investimento em pessoas e transportes para carregar as malas pelos caminhos de terras. Tendo isso em vista, apesar desta capitania interior inicialmente cobrar mais caro pelo porte em relação às capitanias costeiras (a partir de 150 réis por 1 oitava de peso), os mapas do rendimento dos primeiros anos demonstram que o arrecadado não foi o suficiente para cobrir as despesas.

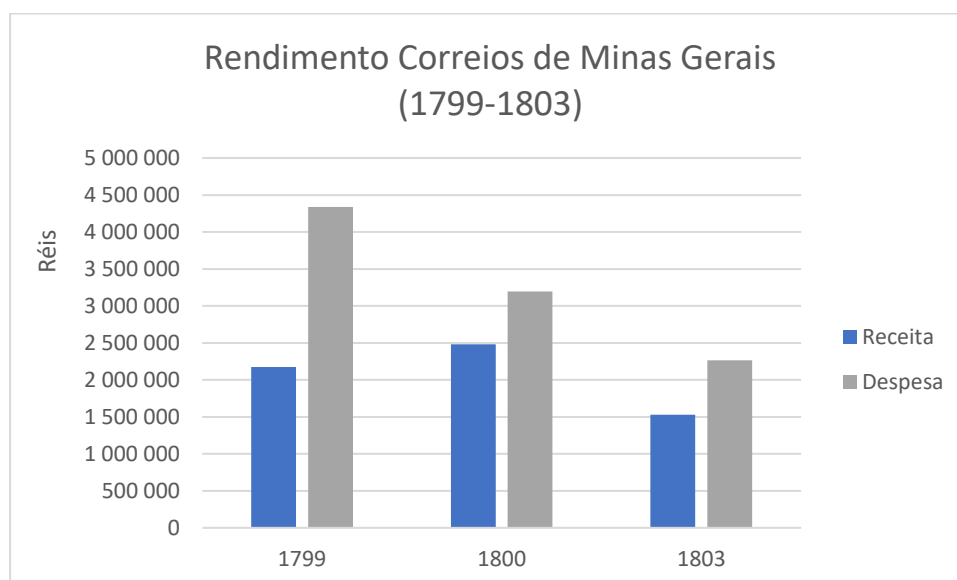


## Rendimento do Correio de Minas Gerais, em réis (1799-1803)<sup>420</sup>

*Tabela 10: Rendimento do correio de Minas Gerais (1799-1803)*

Receita	1799	1800	1802	Despesa	1799	1800	1802
Porte das cartas	2:175\$934	2:442\$130	1:529\$252	Despesas Gerais	724\$841	156\$315	2:265\$850
Fretes de encomendas		38\$400		Ordenados	3:613\$933	3:039\$871	
Total	2:175\$934	2:480\$530	1:529\$252		4:338\$774	3:196\$186	2:265\$850

*Gráfico 9: Rendimento do correio de Minas Gerais (1799-1803)*



Mesmo as medidas tomadas em 1801 para tentar reduzir os custos das Administrações mineiras e aumentar o recolhimento do porte, discutidas no tópico anterior, não trouxeram resultado positivo. Por um lado, a redução do porte mínimo de 150 para 75 réis resultou em uma grande redução do valor arrecadado, como é possível visualizar nas receitas de 1803. Neste

<sup>420</sup>Fontes: 26/07/1800. Carta da Junta da Real Fazenda de Minas Gerais, para o Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, enviando o resultado do rendimento do Correio apresentado pela Junta da Fazenda da dita capitania, em conformidade com o parágrafo 8 da lei do seu estabelecimento. AHU\_ACL\_CU\_011\_Cx.127, doc.45; 06/06/1801. Carta da Junta da Administração da Real Fazenda das Minas Gerais para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, enviando as contas correntes do correio da dita capitania do ano de 1800, conforme o alvará de 1798.01.02. AHU\_ACL\_CU\_011\_Cx.157, doc.61; TC. Erário Régio. Registro das representações da capitania de Minas Gerais [expedidas pela Contadoria Geral do Rio de Janeiro]” 1795– 1807, Livro 4067, 152-153.

mesmo ano, as medidas tomadas para diminuir as despesas (voltadas especialmente para a diminuição de gastos com pessoal) tiveram bom resultado. As despesas, de fato, diminuíram se comparadas com os outros anos. Contudo, com a igual diminuição das receitas, devido à redução do preço do porte, o balanço geral de 1803 continuou a se apresentar como negativo.

O prejuízo dos correios de Minas Gerais nos últimos anos do século XVIII e primeiros anos do século XIX levou o Erário Régio, em 1805, a considerar a extinção das cinco Administrações então existentes. O motivo apresentado foi o fato de o serviço ser prejudicial à Fazenda Real o que ia de encontro à motivação fiscal das reformas postais. Contudo, o Erário acabou por optar pela manutenção dos correios, levando em consideração que sistemas postais já haviam sido implantados em diversas capitanias que se comunicavam com as Minas, e isso acabaria por prejudicar o fluxo comunicacional. Ou seja, a Coroa acabou por manter os correios por entender que o mesmo era útil por outros fatores, não necessariamente associados ao rendimento fiscal. Tendo isso em vista, ordenou-se que à Junta da Fazenda colocasse em prática um novo plano para reverter a situação:

[...]parece que a providência deveria ser a de se mandar suprir o estabelecimento do Correio naquela capitania, como prejudicial à Fazenda Real, mas porque parecerá uma incoerência extinguir-se esta correspondência em uma capitania, e conservar-se nas outras, será conveniente em tais circunstâncias ordenar-se à Junta que não obstante as reformas que se tem feito neste ramo, das quais se não tem ainda conseguido a utilidade projetada, ela proceda, segundo lhe parece conveniente, a formar um plano com toda a economia possível, pelo qual se hajam de regular estas despesas de tal modo que não seja preciso suprirem-se pelos cofres da Fazenda Real<sup>421</sup>.

A falta de dados não permite saber se as primeiras cinco Administrações implantadas em Minas Gerais em 1798 passaram a auferir lucros, especialmente com a mudança da Corte para o Rio de Janeiro e o aumento das comunicações da nova sede da Monarquia com a capitania. Contudo, alguns dados compilados por Mário Sampaio Rodarte da receita bruta para os últimos anos do primeiro quartel do século XIX permitem comparar os valores encontrados nesta pesquisa para os anos iniciais. Como é possível perceber, houve tendência para o aumento da receita, embora um grande crescimento tenha ocorrido somente em 1829, quando os valores ultrapassam os 6 contos de réis<sup>422</sup>. Esse grande aumento está relacionado com as reformas que

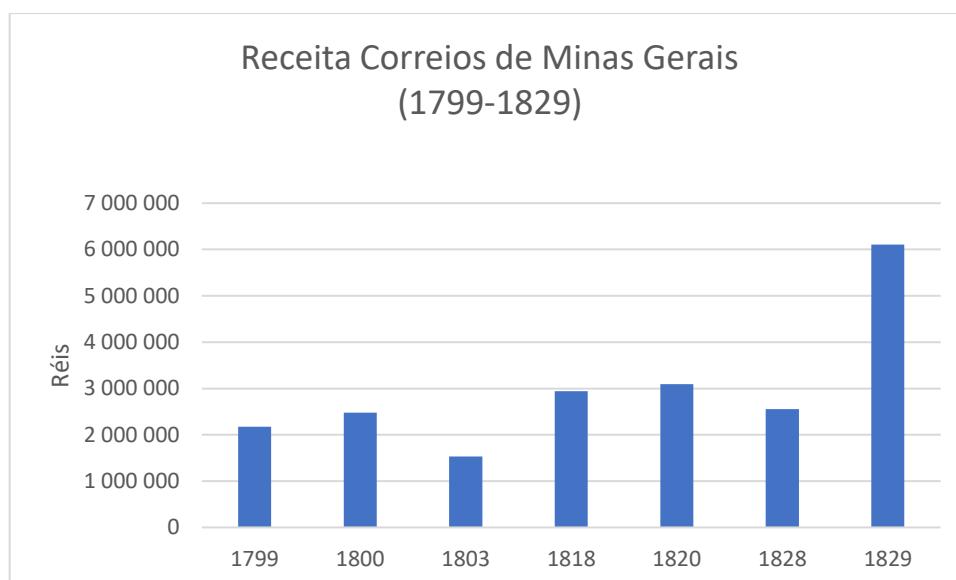
---

<sup>421</sup> 29/08/1805. TC. Erário Régio. Registro das representações da capitania de Minas Gerais [expedidas pela Contadoria Geral do Rio de Janeiro]”.1795– 1807, Livro 4067, 153-154.

<sup>422</sup>Fontes: AHU\_ACL\_CU\_011\_Cx.127, doc.45; AHU\_ACL\_CU\_011\_Cx.157, doc.61;TC. Erário Régio. Registro das representações da capitania de Minas Gerais [expedidas pela Contadoria Geral do Rio de Janeiro]” 1795– 1807, Livro 4067, 152-153; Mario Marcos Sampaio Rodarte, “O Caso das Minas que não se esgotaram: a

o correio do Império do Brasil passou neste ano que, dentre outras medidas, instituiu administração centralizada no Rio de Janeiro e subordinação das demais administrações provinciais<sup>423</sup>.

Gráfico 10: Receita do correio de Minas Gerais (1799-1829)



Os dados dos últimos anos do período, compilados por Mário Rodarte, não possuem indicações de despesa, o que impossibilita saber se o balanço foi deficitário. Contudo, os dados da segunda metade do século XIX apresentados pelo autor revelam que as Administrações de correio de Minas foram deficitárias ao longo de todo o século, embora tenha havido tendência para a diminuição dos déficits. De acordo com Rodarte, os serviços de correio provavelmente foram mantidos devido sua utilidade para garantir a comunicação eficiente e integração territorial, apesar da falta de lucros<sup>424</sup>.

A hipótese do autor parece acertada quando se leva em consideração que novas Administrações de correio foram criadas nos territórios mineiros após a mudança da Corte em 1808, e a motivação não parece ter sido fiscal. Para ilustrar este caso, foi possível ter acesso às receitas e despesas da Administração de Mariana, criada em 1809. Os dados nesse caso são extremamente completos, pois há os montantes anuais até 1831. Os números revelam que, para

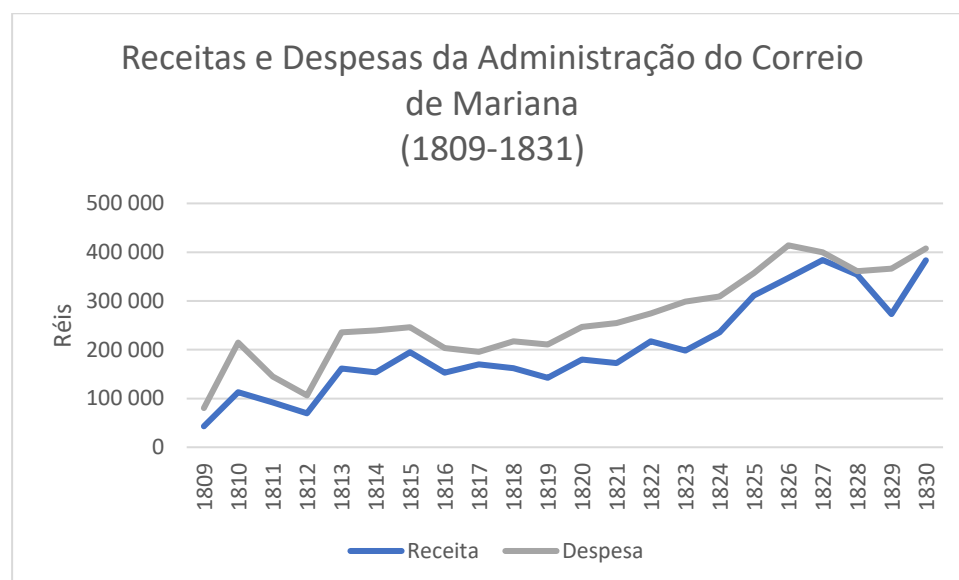
pertinácia do antigo núcleo central minerador na expansão da malha urbana da Minas Gerais oitocentista” (Dissertação de Mestrado, UFMG, 1999),75.

<sup>423</sup> Pérola Maria Goldfeder e Castro, “O Império dos correios: notas de pesquisa sobre o sistema postal brasileiro no século XIX.”, in *I Encontro de Pós-graduandos da Sociedade Brasileira de Estudos do Oitocentos*, vol. I (Anais eletrônicos, 2016).

<sup>424</sup> Rodarte, 76.

todos os anos, as despesas foram sempre maiores do que as receitas. Ou seja, outras motivações pesaram mais para a manutenção do correio de Mariana, provavelmente associadas à necessidade de comunicação rápida e eficiente<sup>425</sup>.

Gráfico 11: Receitas e despesas da Administração do correio de Mariana (1809-1831)

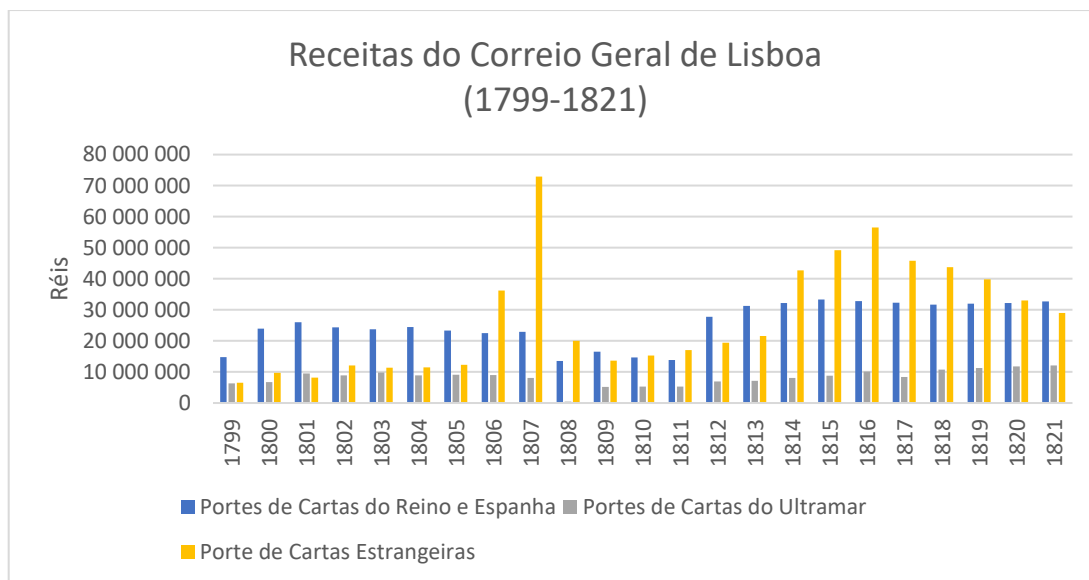


Os dados aqui apresentados, embora dispersos, permitem perceber que o rendimento dos correios era pequeno ou mesmo inexistente. Capitânicas interiores como Minas Gerais encontravam sérias dificuldades em manter as administrações postais, haja vista que o baixo rendimento das cartas não cobria as despesas da organização. O rendimento de algumas capitânicas nos anos iniciais existiu, embora não ultrapassasse muito a casa de 1 conto de réis. Levando em consideração este panorama, é importante comparar esses rendimentos locais com o mesmo tipo de dados relativos ao Correio Geral de Lisboa. Dois pontos devem ser colocados. Em primeiro lugar, os dados de Lisboa são mais completos se comparado àqueles das capitânicas da América portuguesa, pois é possível saber o rendimento das cartas para todos os anos entre 1799 e 1801. Em segundo lugar, o valor anual arrecadado era muito maior do que aquele apresentado pelas capitânicas. Não obstante, as chamadas “cartas do ultramar” (ou seja, de todos os domínios, inclusive a América Portuguesa) sempre configuraram o menor rendimento, para

<sup>425</sup>Fonte: Conta corrente da receita e despesa da Administração do correio da cidade de Mariana para administração do correio Geral de Ouro Preto desde 12 de julho de 1809, em que teve princípio até 30 de junho de 1831. BNRJ, Manuscritos, I-27,35,040.

todos os anos. Os dados indicam que o maior lucro vinha das cartas internas do Reino e Espanha e das cartas estrangeiras (outros reinos europeus, incluindo Inglaterra) <sup>426</sup>.

Gráfico 12: Receitas do Correio Geral de Lisboa (1799-1821)



Como é possível perceber no gráfico acima, as cartas do ultramar raramente ultrapassaram os 10 contos de réis, sendo o valor máximo atingido em 1820 e 1821 foi um pouco mais de 12 contos de réis. Paralelamente, o valor recebido pelas cartas estrangeiras passou a aumentar significativamente em 1806, havendo ápice em 1807, quando ultrapassou os 70 contos de réis. Essa diferença do montante arrecadado deve levar em consideração duas questões: as diferenças dos fluxos das cartas nos territórios e a diferença das taxas cobradas.

Em relação aos fluxos, a partir somente dos dados relativos ao montante anual arrecadado, é difícil inferir a quantidade de cartas recebidas ou enviadas, uma vez que o valor cobrado pelo porte era variável e diferente para cada território. Mas algumas questões conjunturais devem ser levadas em consideração neste quadro. Certamente, o ano de 1808 representa um momento de inflexão para toda a correspondência, devido ao cerco marítimo instaurado por Napoleão e as invasões francesas em território português a partir de outubro do ano anterior. Mas a área mais atingida certamente foram as cartas do ultramar, que alcançaram menos de meio conto de réis naquele ano, reflexo das dificuldades de comunicação pela via marítima.

<sup>426</sup> Fonte: TC. Extrato geral dos Mapas de Balanço do Correio Geral (1799-1821). Fundo Cartórios Avulsos, Cx. 35, doc. 3

Há de se referir, também, que esta diferença nos rendimentos das cartas do ultramar e do território europeu vem em função das taxas distintas de porteamento. Os portes do Reino e de outros lugares da Europa sofreram modificações a partir de 1805, havendo relativo aumento na cobrança. O Regulamento Provisional de 1799 indicava que as cartas recebidas dentro de Portugal e de Espanha pagavam 20 réis por até 4/8 de peso, havendo aumento de 10 réis a cada 2/8. Para as cartas estrangeiras, era somente indicado que se cobraria «conforme as taxas até agora estabelecidas»<sup>427</sup>. A partir de 1805, o cálculo da taxa mudou.

Um primeiro ponto a ser levado em consideração é o fato das cartas para Espanha, Inglaterra e outros territórios europeus, a partir do regimento do Correio Geral de 1805, serem taxadas tanto na saída quanto na entrada. Ou seja, ao mandar uma missiva para fora de Portugal, o remetente deveria pagar um determinado valor ao Correio Geral de Lisboa. E, ao receber cartas, o destinatário pagava o dobro do mesmo valor de envio. Essa dupla cobrança certamente aumentou o valor arrecadado anualmente pelo fluxo postal. No caso das cartas do Reino, a taxa continuou a ser cobrada somente ao destinatário, mas os valores também aumentaram, variando não só conforme o peso, mas também pela distância. Essas modificações no valor do porte podem explicar o aumento do valor da arrecadação vista a partir de 1806.

No caso das cartas do ultramar, o valor a ser cobrado não sofreu mudanças, continuando a ser o mesmo estabelecido pelo Alvará de 20 de janeiro de 1798. Pelos quadros abaixo pode-se concluir que, a depender do peso dos papéis remetidos, era muito mais caro enviar cartas para Inglaterra e outros locais da Europa do que para o Brasil ou para as Ilhas. É interessante perceber que a iniciativa em congelar o preço do porte das cartas do ultramar pode ter sido uma estratégia para facilitar a comunicação dentro do Império português por dentro do sistema postal. Nesse sentido, o objetivo financeiro das reformas de correio, de ser receita aos cofres reais, dava espaço para outro, que era a facilidade das comunicações, necessárias especialmente para o bom funcionamento do comércio.

---

<sup>427</sup> 01/04/1799. Regulamento Provisional para o novo Estabelecimento do Correio. Coleção da Legislação Portuguesa, organizada por António Delgado Silva (1791-1801). Lisboa, 1828, 530.

**Portes das cartas do Ultramar, Espanha, Inglaterra e outros Estados europeus,  
em réis, a partir de 1805<sup>428</sup>**

*Tabela 11: Porte das Cartas do Ultramar, Espanha e outros Estados europeus (1805)*

Peso (oitavas)	América portuguesa		Ilhas		Espanha		Inglaterra		Outros Estados europeus	
	Recebidas	Enviadas	Recebidas	Enviadas	Recebidas	Enviadas	Recebidas	Enviadas	Recebidas	Enviadas
Até 1	80	—	40	—	60	30	100	50	160	80
1-1,5	80	—	40	—	60	30	150	75	240	120
1,5-2	80	—	40	—	60	30	200	100	320	160
2-2,5	80	—	40	—	60	30	250	125	400	200
2,5-3	80	—	40	—	60	30	300	150	480	240
3-3,5	80	—	40	—	60	30	350	175	560	280
3,5-4	80	—	40	—	60	30	400	200	640	320
4-4,5	120	—	60	—	90	45	450	225	720	360
4,5-5	120	—	60	—	90	45	500	250	800	400
5-5,5	120	—	60	—	90	45	550	275	880	440
5,5-6	120	—	60	—	90	45	600	300	960	480
6-6,5	160	—	80	—	120	60	650	325	1040	520
6,5-7	160	—	80	—	120	60	700	350	1120	560
7-7,5	160	—	80	—	120	60	750	375	1200	600
7,5-8	160	—	80	—	120	60	800	400	1280	640

**Porte das cartas do Reino (enviadas), em réis, a partir de 1805<sup>429</sup>**

*Tabela 12: Porte das cartas do Reino (1805)*

Distância (léguas)	peso (oitavas)			
	Até 2	2-4	4-6	6-8
10	20	30	40	50
20	25	40	50	60
30	30	50	60	70
40	35	60	70	80
50	40	70	80	90

O que se pode então refletir acerca do rendimento do Correio Geral de Lisboa, especialmente das chamadas *cartas do ultramar*? Percebe-se que esta certamente não era a receita mais importante da Administração lisboeta. Além disso, se levarmos em consideração que as cartas do ultramar incluíam não só a correspondência da América portuguesa, mas também dos outros domínios, pode-se inferir que o valor arrecadado proveniente das cartas de capitanias brasileiras não era muito alta. Tal diferença pode estar ligada a questões estruturais

<sup>428</sup> Fonte: 08/04/1805. Regimento Geral do Correio. Coleção da Legislação Portuguesa, organizada por António Delgado Silva (1802-1810). Lisboa, 1825, 365-66.

<sup>429</sup> *Idem*, 346-347.

relativas tanto aos fluxos de cartas quanto ao diferente valor cobrado pelos portes. O fato do porte cobrado por cartas do ultramar não ter sofrido grandes alterações desde 1798 pode explicar o baixo valor arrecadado frente ao fluxo postal de Portugal e outras localidades europeias.

Os dados sobre receitas e despesas das Administrações de correios de algumas capitanias aqui apresentados, embora lacunares, permitiram elucidar algumas questões. Em primeiro lugar, foi possível perceber diferenças essenciais entre as capitanias costeiras e as interiores. As primeiras parecem ter apresentado maiores condições de rendimento do que as segundas. Isso explica-se devido ao menor gasto com estrutura dos territórios litorâneos. Conforme foi colocado nos subcapítulos anteriores, os governos das capitanias como Pernambuco e Bahia estabeleceram Administrações ligadas somente à comunicação feita por mar e, em um primeiro momento, não houve expansão do correio para as comunicações interiores/terrestres. Esses territórios também contrataram um número menor de oficiais, visto que a estrutura de embarcações mercantis disponível para o transporte da correspondência demandava menos pessoal. Tendo em vista o menor dispêndio com a implantação administrativa, essas capitanias conseguiram, já nos primeiros anos, ter saldo positivo proveniente do porte das cartas. Contudo, o gasto para manutenção dos pacotes de correio poderia ser um entrave real ao rendimento. Foi exatamente isso que aconteceu com o correio do Pará. Esta capitania, por ter a particularidade de ser o último ponto de paragem da rota do Correio Marítimo, teve que arcar com os custos de reparo dos pacotes antes da viagem de volta para a Lisboa. Isso fez com que não houvesse rendimento nos primeiros anos do século XIX, mesmo sendo o gasto com pessoal administrativo baixo. O Rio de Janeiro, embora capitania litorânea, também contava com ligações importantes com o interior, e os correios circulavam do Vice-Reinado para Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. Por isso, o Correio Geral rendia já em 1808 em torno de 6 contos de reis, e os gastos com ordenados era estável.

Em contraste com as capitanias litorâneas, foi colocado o exemplo de Minas Gerais para situar o caso das despesas e receitas de Administrações de correio de territórios interiores. Essa capitania foi a que mais criou Administrações postais (5 ao todo) e a que mais recrutou oficiais para o trabalho. Além do maior gasto com Administradores e demais oficiais, os custos iniciais também foram avultados com pessoal para o transporte de cartas por terra. Isso resultou, já nos primeiros anos, em grande despesa e os rendimentos não foram suficientes para cobri-las, mesmo sendo o porte das cartas da capitania inicialmente mais caro se comparado com os territórios litorâneos. Tendo em vista o baixo rendimento, o Real Erário interviu e aplicou



diversas mudanças nas Administrações de correio de Minas Gerais, que envolveram redução de pessoal e ordenado e também redução do porte com o intuito de tornar o serviço mais atrativo ao público. Contudo, nos anos posteriores a estas medidas, os dados demonstram que as despesas ainda foram maiores do que as receitas.

O caso de Minas Gerais é elucidativo, pois, mesmo com prejuízo, a decisão da Coroa sempre foi de manter as Administrações de correio e nunca as extinguir. Aliás, com o tempo, criaram-se Administrações que também tinham a tendência a serem deficitárias. Isso demonstra como os serviços postais administrados diretamente pela Coroa eram mantidos por questões que iam além de serem possível ramo útil à Real Fazenda. De fato, o objetivo financeiro foi um dos grandes impulsionadores das reformas levadas à cabo por D. Rodrigo de Sousa Coutinho, e esse foi o principal argumento levantado tanto por este secretário quanto por governadores a favor da reforma nos planos de correio elaborados em fins do século XVIII. Contudo, o baixo rendimento de algumas Administrações e a manutenção das mesmas são indício de que outros fatores estavam em jogo no que diz respeito ao controle do fluxo das cartas pela Coroa. Os correios passaram então a serem compreendidos como um serviço que deveria necessariamente ser provido pela Monarquia, bem como um dos elementos essenciais para a gestão do território da América portuguesa.

### **Oficiais pagos pelo porte: variações de ordenado diante das receitas das cartas**

Desde a concepção das reformas, a ideia em relação ao sustento institucional era de que as despesas fossem custeadas com o produto do serviço dos correios. Isso significa que o ordenado dos oficiais contratados a partir de 1798 deveriam ser pagos pelas Juntas da Real Fazenda a partir do rendimento bruto das Administrações. A variação salarial também era uma esfera de decisão regional, visto que os valores eram estipulados para cada capitania pelas Juntas da Real Fazenda. Conforme foi possível perceber no tópico anterior, os gastos com pessoal foram um dos elementos que condicionaram o lucro ou o prejuízo de certas Administrações de correio. Ou seja, capitanias marítimas que tinham poucos empregados providos, com ordenados baixos, pareceram conseguir tirar vantagem dos rendimentos das cartas logo nos primeiros anos das reformas. Caso diferente foi o de uma capitania interior como Minas Gerais, que, apesar de ter o maior rendimento bruto das cartas (o que pode revelar, no fundo, grande volume de correspondência), também possuía altos déficits devido ao maior número de pessoal, e inclusivamente, nos primeiros anos, por causa dos altos ordenados. Tendo em vista que este tópico de despesa era uma condicionante importante ao sucesso financeiro

dos correios locais, é necessário discutir quanto ganhavam os empregados, e como isso poderia impactar nos lucros. Como no caso das receitas e despesas, os dados em relação aos ordenados e suas mudanças de valor ao longo do tempo são lacunares, mas alguns dados merecem esforço interpretativo.

No caso da Bahia, foi possível rastrear quanto cada oficial recebia no primeiro ano de funcionamento dos correios. Conforme colocado no tópico anterior, os gastos com ordenados nesta capitania eram baixos, o que certamente contribuía para aumentar a parcela de lucros. Nesse caso, o Administrador recebia 200\$000 e o 2º Oficial, 120\$000. Capitâneas como Pará e Paraíba tinham o valor do ordenado do Administrador vinculado ao rendimento total do ano. No caso do Pará, o Administrador recebia 6% dos Lucros, o que em 1799 significou apenas 30\$000 réis. Nesse caso, devido ao baixo lucro do correio do Pará, o oficial percebia mais do que o Administrador, pois tinha salário fixo de 120\$000 réis. A Paraíba contava com um arranjo parecido, e pagava ao seu Administrador 5% do rendimento das cartas, o que em nos anos entre 1798 e 1806 nunca chegou a 10\$000 réis. Note-se que estes todos são casos de capitâneas costeiras no qual o ordenado dos oficiais não era alto, bem como o corpo administrativo era diminuto. Isso pode ter contribuído para aumentar a receita, apesar de que, no caso dessas capitâneas, a maior despesa e que poderia levar ao déficit era o gasto com os paquetes.

Algo diferente se passava no Vice-reinado. Mesmo para os anos iniciais, o vencimento dos Administradores do Rio de Janeiro era maior se comparados com os empregados de outras capitâneas. Nesse caso, é possível saber o vencimento do Administrador e demais oficiais, bem como a evolução do valor percebido ao longo do tempo. Em 1798, o Administrador recebia 400\$000 réis, além do acréscimo de 200\$000 para compra de papel, tinta, malas de transporte de cartas, dentre outras. Cada um dos outros três oficiais recebia 200\$000 réis. Nesse caso, há maior gasto com pessoal, pois os oficiais, além de receber mais, eram em maior número. Não há dados das receitas dos correios para o Rio de Janeiro de antes de 1808 para que se faça o comparativo entre o pagamento dos ordenados e a margem de lucro ou déficit. Mas, a partir do ano da mudança da Corte, o valor dos ordenados sofreu significativo aumento, o que foi acompanhado também por aumento anual das receitas.

Essa tendência pode ser observada por meio de alguns exemplos pontuais. Em 1801, o Administrador Manoel Moreira de Figueiredo pediu aumento de ordenado e contratação de mais pessoal à secretaria da Marinha e Ultramar, por acreditar que não era o suficiente para o trabalho que deveria executar. Em primeiro lugar, porque a demanda pelos serviços de correio crescia sensivelmente. Segundo, devido ao fato de o trabalho não contar com «nem tem dias

feriados nem domingos, nem dias santos, nem as noites livres nas vésperas da partida dos correios»<sup>430</sup>.

O aumento de ordenado foi negado pela Coroa, visto o requerente ocupar também ofício de deputado da mesa de inspeção da agricultura e comércio do Rio de Janeiro, recebendo por esse ofício 550\$000 além dos 600\$000 como Administrador do correio, valor considerado suficiente para «subsistir decentemente»<sup>431</sup>. Mas, muitos anos mais tarde, em 1810 o vencimento do Administrador do Rio de Janeiro aumentaria consideravelmente, para 800\$000 de ordenado e 150\$000 para despesa de expediente. Certamente, essa alteração no valor estava associada à mudança da sede da Corte, ao maior fluxo de cartas e ao aumento de receita.

Caso interessante em relação à mudança dos ordenados ocorreu nas Administrações de correio de Minas Gerais, que está relacionado, vale dizer, com os constantes prejuízos dos correios da capitania ao longo da primeira metade do século XIX. Em 1798, foi estipulado pela Junta da Real Fazenda que o ordenado do Administrador de Vila Rica, a capital, seria de 400\$000 réis ao ano, os de Sabará, São João del Rei e Vila do Príncipe venceriam 300\$00 réis anuais e o de Paracatu 100\$000. Como se vê, os valores variavam de acordo com a importância da vila, pois Vila Rica e São João del Rei, por nessa época já contarem com fluente comércio interno, para além da extração do ouro, deveriam receber maior fluxo de correspondência. Além dos Administradores, mais 1 oficial foi contratado para cada vila, e os vencimentos eram de 150\$000, menos o oficial de Paracatu, que recebia 100\$000. Os gastos com vencimento englobavam também os condutores de mala. O responsável por levar as malas de carta de Vila Rica para o Rio de Janeiro que, além do ordenado de 240\$000, recebia adicionais por cavalgadura e dois escravos. Os outros condutores eram para os correios internos da capitania, e percebiam 120\$000 e adicionais por escravos e cavalgadura.

Mas esses montantes iniciais foram estipulados de forma um tanto arbitrária, visto que era impossível prever se o lucro dos portes das cartas seria suficiente para suportar essas e outras despesas. Logo ficou claro que esses valores não se sustentariam ao longo do tempo. Já em 1801, devido aos resultados negativos da receita e despesa dos correios das vilas mineiras apresentados desde 1799, o Real Erário mandou promover uma série de reformas para conter

---

<sup>430</sup> 04/10/1801. Ofício do deputado da Mesa de Inspeção do Rio de Janeiro, Manoel Moreira de Figueiredo, ao Secretário de estado da Fazenda e Presidente do Real Erário, D. Rodrigo de Sousa Coutinho,...; sobre ainda não ter tomado posse da administração do correio e a necessidade do aumento do ordenado para esse lugar; solicitando atenção ao seu requerimento de graduação do lugar da Mesa da Inspeção em correição ordinária. AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 195, doc. 13924.

<sup>431</sup> *Idem*.

os gastos, e parte importante delas foi a redução significativa dos ordenados. Isso foi feito debaixo da justificativa de que «daquele estabelecimento não se tem tirado as utilidades que se esperavam em benefício e aumento da sua Real Fazenda».<sup>432</sup> Ou seja, para o caso das vilas de Minas, a expectativa de ser o correio um ramo lucrativo para os cofres régios, arquitetada nos planos iniciais da reforma, foi frustrada. Por isso, a solução encontrada para reduzir os ordenados foi incumbir funcionários envolvidos em outros ramos da Administração, que somariam seu vencimento do ofício original com o do Administrador do correio.

Assim, em Vila Rica, o correio passou a ser administrado por um dos ajudantes da Contadoria, que receberia 100\$000 a mais por ano. Nas demais vilas, assumiriam os Meirinhos da Intendência, com mais 50\$000 anuais. Por fim, o Administrador de Paracatu seria o escrivão da Intendência comissária, que não receberia ordenado algum pelo correio<sup>433</sup>. Como ajudantes dos Administradores, foram também requisitados Escrivães, um para cada vila na qual houvesse Administração. Além disso, foram abolidos os carregadores de mala, sendo que as cartas passariam a ser levadas pela Companhia de Carregadores ou Pedestres<sup>434</sup>.

Essas alterações resultaram em uma organização administrativa que se manteve por algum tempo na esfera postal das Minas Gerais. Em mapa de ofícios de Fazenda da Capitania elaborado 1806, os oficiais de correio que recebiam vencimentos pagos pela Real Junta da Fazenda eram os Administradores e os Escrivães. Estes estavam distribuídos em Vila Rica, Sabará, São João Del Rei, Vila do Príncipe e Paracatu. Mantiveram-se, portanto, a localização geográfica decidida pela Junta ainda em 1798, mas com uma redução de funcionários pagos, uma vez que os condutores de malas foram abolidos.

Esse mapa também demonstra que o vencimento dos funcionários foi reduzido de acordo com as ordens do Erário. Ponto interessante é o fato de os Escrivães receberem vencimentos maiores do que os Administradores, na maioria dos casos. Somente em Vila Rica o Administrador recebia valor maior do que o Escrivão, mas apenas devido ao fato de contar com adicional para compra de papel e tinta. O vencimento de base entre os dois funcionários era exatamente o mesmo. Nas outras vilas, os Escrivães percebiam o dobro dos Administradores. Por fim, em Paracatu, o Administrador não tinha vencimento, mas o Escrivão recebia 80\$000 réis anuais.

---

<sup>432</sup> 19/06/1801. TC. Erário Régio. Livro (3º) de informações da capitania de Minas Gerais expedidas pela Contadoria Geral do Rio de Janeiro. Livro 4074, 181-82.

<sup>433</sup> *Idem.*

<sup>434</sup> *Idem.*

## Vencimentos anuais dos oficiais de Correio em Minas Gerais, em réis (1806)<sup>435</sup>

*Tabela 13: Vencimentos dos oficiais do correio em Minas Gerais (1806)*

Vila	Ofício	Vencimento	Adcional para expediente	Total
Vila Rica	Administrador	100\$000	19\$200	119\$200
	Escrivão	100\$000	–	100\$000
Sabará	Administrador	50\$000	9\$600	59\$600
	Escrivão	100\$000	–	100\$000
São João Del Rei	Administrador	50\$000	9\$600	59\$600
	Escrivão	100\$000	–	100\$000
Vila do Príncipe	Administrador	50\$000	9\$600	59\$600
	Escrivão	100\$000	–	100\$000
Paracatu	Administrador	Sem vencimento	–	Sem vencimento
	Escrivão	80\$000	–	80\$000

Percebe-se, portanto, que o ofício de Escrivão de correio era mais valorizado em termos de ordenado do que o de Administrador. Isso certamente ocorria devido os Administradores acumularem outros ofícios. É de se levar em consideração, também, o fato de os Escrivães serem responsáveis pela parte cotidiana e, arriscamos dizer, mais importante do trabalho: o controle de entrada e saída de cartas e a escrituração dos rendimentos.

É importante também comparar o vencimento desses empregados com todos os outros ofícios de fazenda designados no mapa de ofícios de Minas Gerais de 1806. Ao organizar-se os ofícios pelo percebido anualmente, foi possível notar que os oficiais de correio, especialmente os Administradores, tinham os vencimentos mais baixos dentre todos os ofícios de fazenda. Sem contar com o administrador de Paracatu, sem vencimento, os administradores de Sabará, São João Del Rei e Vila do Príncipe representam os menores salários, com um pouco mais de 50\$000 réis anuais. Um pouco acima destes, estavam os Fiéis dos registros de Paracatu, percebendo 60\$000. Para termos comparativos, o ofício que mais recebia, contando vencimento

<sup>435</sup> Fonte: 08/02/1806. Carta de Pedro Maria Xavier de Ataíde e Melo, governador de Minas Gerais, para o Visconde de Anadia, dando conta da remessa das relações de todos os ofícios da justiça e Fazenda de Minas, com declaração dos seus rendimentos e dos donativos e direitos que costumam pagar a Fazenda. AHU\_ACL\_CU\_011, Cx. 179, doc. 35

e emolumentos era o Secretário de Governo, com o total de 2:804\$000. O Escrivão da Real Junta da Fazenda, que também era Contador da Contadoria e recebia propinas dos arrematantes dos contratos, totalizava, com vencimento e emolumentos 2:411\$932. Vale lembrar, contudo, que os Administradores de correio acumulavam ofícios, sendo que a maior parte de seus rendimentos deveriam vir da sua função de origem.

Ao que tudo indica, esses valores seriam novamente alterados após 1808. Não foi possível localizar mapa dos oficiais de correio, com seus respectivos ordenados atuais, depois de 1806. Contudo, algumas relações de pagamento para a folha do correio feito pela Real fazenda entre 1818 e 1822 indicam que, mensalmente, o Administrador de Vila Rica recebia 29\$800 réis e os Escrivães (que, nesse período, já eram dois, e não somente um), ganhavam 12\$500 cada. Ou seja, anualmente, o administrador deveria receber 357\$600 e cada escrivão 150\$000<sup>436</sup>. É perceptível o grande aumento de ordenado, especialmente do Administrador, que passou a receber 3 vezes mais do que indicado em 1806.

Mais uma vez, o fator explicativo desse aumento pode estar associado às mudanças estruturais que aconteceram no correio a partir da ida da família real para o Brasil. A abertura de novas Administrações nas cidades mineiras e o maior fluxo de cartas podem explicar o aumento de trabalho, o que levou os oficiais a solicitarem por maiores ordenados. Essa tendência também foi acompanhada pelo aumento do rendimento bruto, especialmente comparado com os anos anteriores, apesar de que esse provavelmente não era suficiente para que muitas Administrações deixassem de ser deficitárias.

A documentação deixa entrever alguns pedidos de aumento de ordenado dentre os oficiais do correio mineiro após 1808. Em 1810, o administrador de São João Del Rei, José Marcelino de Castro, pediu aumento do expediente para comprar papel e tinta, que ainda eram os mesmos 9\$600 acordados entre o Real Erário e a Junta da Fazenda em 1801. Como justificativa, o requerente apontou que no período em que a quantia foi arbitrada, o giro do correio era muito menor. No momento em que escrevia, a saída da mala ocorria três vezes mais, devido a maior correspondência com as vilas mineiras da Campanha e Tamanduá e também com o Rio de Janeiro. Finalmente, estipulou-se que o novo valor para papel e tinta e outros

---

<sup>436</sup> Relação dos pagamentos feitos pelo tesoureiro da Real Fazenda, Anacleto Antônio de Carmo, pela folha do Correio dos anos de 1818, 1819, 1820, 1821 e 1822. BR, BN, RIO, Manuscritos, I-26,16,112; I-27,35,011; I-27,35,004; I-27,35,006; I-27,35,005.

expedientes do correio seria de 14\$000, a ser pago para além do ordenado recebido pelo administrador<sup>437</sup>.

A valorização dos ordenados dos oficiais de correio de Minas também ocorreu dentro das novas Administrações surgidas após 1808. Conforme indicado no capítulo anterior, essas Administrações, criadas a partir de 1809, foram colocadas à cargo dos escrivães da Câmara, que não recebiam ordenado pelo trabalho no correio. Em 1823, o Escrivão da Câmara e Administrador do correio de Barbacena pediu ordenado pelo trabalho na administração postal. Segundo o suplicante, o exercício gratuito do posto no correio só fazia sentido enquanto «não houvesse rendimento». Contudo, indicou que esse não era mais o caso, e o correio de Barbacena, de fato, rendia. Por isso, fazia sentido o pagamento de ordenado <sup>438</sup>.

Portanto, foi possível perceber as principais flutuações de ordenados dos oficiais de correio, especialmente nos casos do Rio de Janeiro e Minas Gerais. Apesar do caso mineiro ter contado com uma grande diminuição, resultante do pouco rendimento das cartas nos primeiros anos do século XIX, encontrou-se indícios que, após 1808, o valor pago por Administrações para alguns oficiais tendeu a aumentar, o que não necessariamente foi acompanhado de movimentos lucrativos por parte das administrações.

### **Considerações finais**

Este capítulo tratou da manutenção financeira das estruturas de correios implantadas localmente, levando-se em consideração os gastos administrativos, como os ordenados dos oficiais, dentre outros. O sustento das administrações postais deveria vir do próprio serviço, ou seja, do retorno monetário proveniente do porte das cartas. A decisão quanto à cobrança do porte foi tomada em conjunto pelos governadores das capitânicas, que se comunicaram entre si para estipular os valores das cartas trocadas entre os territórios. Os governadores claramente adaptaram as normas do centro relativas às cartas de mar também para a correspondência terrestre. Contudo, valendo-se da liberdade estipuladas pelas próprias normas, diversas exceções ao pagamento do porte foram concedidas, e pode-se afirmar que não havia verdadeiramente um monopólio do transporte de cartas terrestres por parte do correio.

---

<sup>437</sup> 21/03/1810. Representação de José Marcelino de Castro, administrador do correio de São João Del Rei, solicitando maiores recursos para os expedientes da instituição. APM,SG-CX.81-Doc.34.

<sup>438</sup> 18/02/1823. Ofício a Francisco Pereira de Santa Apolônia enviando representação a respeito do excesso de trabalho do Escrivão e Administrador do correio em Barbacena, Antônio de Castro Lima. BNRJ, Manuscritos, I-26,30,098.

As dificuldades na arrecadação do porte, somadas aos gastos avultados com a administração, podem explicar o baixo rendimento de algumas capitâneas nos primeiros anos do século XIX. Não obstante a situação de déficit, o que se verificou foi a tendência à manutenção das administrações postais, bem como a multiplicação das mesmas a partir da mudança da Corte do Rio de Janeiro. Ao que tudo indica, os correios administrados diretamente pela Coroa passaram a ser vistos como um elemento essencial de integração do território. Por isso, foi sustentada a manutenção/ampliação das administrações, não obstante o malogro do plano voltado à melhor arrecadação tributária.



## Capítulo VI: Correios de terra: os caminhos das cartas e a construção de rotas postais

### **Abrir estradas ou aproveitar caminhos? As diversas soluções à integração postal das capitanias interiores entre 1798 e 1807**

Desde o seu início, a reforma de correios na América portuguesa foi um processo calcado na negociação entre o centro da monarquia e os governos das capitanias. Ou seja, sempre houve trocas de informação entre a Coroa e seus agentes de governo com o intuito de levantar as peculiaridades das capitanias e buscar a melhor maneira de colocar o novo sistema em prática. Com o lançamento efetivo das normas em 1798, o processo de aplicação do novo aparato legislativo foi acompanhado também de decisões particulares que levavam em conta o conhecimento geográfico local. Portanto, esse processo atingiu não só as ações de cunho administrativo, como a contratação de oficiais e o acerto do valor a ser cobrado pelo porte das cartas, mas também perpassou as medidas tomadas pelos governadores para a inauguração de rotas postais terrestres e fluviais.

Quanto as rotas terrestres, o Alvará e as Instruções de 1798 indicaram aos governos da América portuguesa a necessidade de se criar caminhos de terras e correios internos que facilitassem o escoamento de correspondência do interior para o Atlântico. O Alvará de 20 de janeiro encarregou os governadores de abrirem entre as capitanias do centro e da costa uma «recovagem pública» para transportar gêneros, além de correspondência<sup>439</sup>. Indicou, ainda, «que este Estabelecimento nada há de ter de privativo», ou seja, os caminhos a serem abertos deveriam ser da administração direta e não arrematados. Além disso, afirmou que a criação dessas recovagens era obrigatória: «será muito do Meu Real Desagrado toda a contravenção, ou omissão a este respeito». Dentro de um ano após a emissão do Alvará, os governadores seriam obrigados a darem conta dos esforços a esse respeito. Por fim, o Alvará listou as principais capitanias que deveriam interligar-se, embora de maneira genérica. Note-se que a conexão entre as capitanias do Pará, Mato Grosso e Rio Negro aparecem na norma de acordo com o plano proposto por D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho:

O Vice-rei do Rio de Janeiro, de acordo com os Governadores de Minas Gerais, Goiás, São Paulo, e Rio Grande, estabelecerá as comunicações interiores com as mesmas capitanias; o

---

<sup>439</sup> De acordo com o dicionário de Raphael Bluteau, recovagem está relacionado com um caminho que permite a passagem da multidão. Um recoveiro era sinônimo de almocreve, ou seja, um guia de bestas e cargas. Raphael Bluteau, *Vocabulário portuguez e latino*. (Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesu, 1728), 164.

que também fará o Governador do Pará, com os de Mato Grosso, e Rio Negro; e se for mais cômodo, com o de Goiás<sup>440</sup>.

A tentativa de estabelecimento de comunicações interiores vinha na esteira de uma série de políticas da época que visavam o melhor conhecimento territorial. Essas ações englobaram não só a América portuguesa, mas também o Reino. Desde os anos 1780, a Secretaria de Estado do Reino promoveu vários trabalhos para garantir o domínio do território português, com o objetivo de melhor administrá-lo. Esses projetos tiveram convergência na abertura de novas estradas e na criação dos correios. No que diz respeito ao sistema viário, a partir desse momento foram feitos esforços para a construção de um eixo que ligasse Lisboa ao Porto, dinamizando as relações entre a capital e a região Norte. Nesse mesmo interim, a criação do sistema de Mala Posta foi a forma de integrar o sistema postal a essa nova estrutura de estradas. Criada em 1799, a Mala Posta era uma forma de transporte que levava correspondências e passageiros de Lisboa à Coimbra<sup>441</sup>.

Tanto a construção do sistema viário quando dos correios teve na figura de José Diogo Mascarenhas Neto importante representação, pois este foi Superintendente Geral das Estradas e Postas (1791-1799) e, posteriormente, Superintendente Geral dos Correios e Postas (1799-1805). A conjunção dos dois projetos era tal que, em seu *Método para construir as Estradas em Portugal*, Mascarenhas Neto afirmava que «[...] a criação da polícia das estalagens, e um giro mais breve, e exato dos correios deste Reino, são objetos conjuntos, e inseparáveis das vantagens, que resultam as boas estradas [...]»<sup>442</sup>.

Portanto, a construção de estradas que ligassem todo o território português de forma integrada e o funcionamento do giro postal foram projetos que andaram sempre em paralelo. Similarmente, a Coroa tentou instituir esse mesmo esforço conjunto na América portuguesa, associando as reformas de correio à construção de recovagens públicas, que deveriam ligar de maneira mais sistemáticas as capitanias. Contudo, se os esforços de construção de estradas públicas e rotas postais tiveram bons resultados no Reino, a implantação de projeto similar na América portuguesa apresentava-se como um grande desafio.

---

<sup>440</sup> 20/01/1798. Alvará[...]. Coleção da Legislação Portuguesa, organizada por António Delgado Silva (1791-1801). Lisboa, 1828, 321-327.

<sup>441</sup> Araújo, “Território e redes de comunicação em finais do século XVIII: ideias e projetos do superintendente José Diogo Mascarenhas Neto”.

<sup>442</sup> José Diogo Mascarenhas Neto. *Método para Construir as Estradas em Portugal*. (Porto: Officina de Antonio Alvarez, 1790), 64.

A correspondência dos agentes regionais acerca dessa matéria mostra as tentativas e dificuldades de inauguração das rotas postais. Via de regra, a abertura das recovagens públicas foi criticada pelos governadores, pois alegavam não existirem recursos financeiros para a abertura de estradas. Além disso, também era comum a ideia de que a troca interna de correspondência era tão diminuta que não justificava os custos de construção de novos caminhos. Três abordagens principais permeavam a discussão sobre as recovagens: Primeiro, a negação da construção da estrada, porém acompanhada de outra solução: a transformação de caminhos previamente existentes em rotas postais. Segundo, sendo essa a solução mais rara, a aplicação da norma a partir da abertura e exploração efetiva de caminhos ainda pouco trilhados para a construção de uma recovagem. Por fim, a total recusa em criar rotas postais, quer pela abertura de novos caminhos, quer pela utilização dos existentes.

O eixo central a ser focado neste capítulo é aplicação da reforma de correio no âmbito das rotas postais, entendidas nesse caso como desdobramento de um conjunto maior de reformas de integração territorial pensadas em fins do século XVIII para a América portuguesa. A abertura de sistemas postais de ligação das capitanias interiores é entendida como o desenrolar das reformas econômicas e políticas pensadas por D. Rodrigo de Sousa Coutinho para os domínios americanos, especialmente no que diz respeito às regiões auríferas. Como se sabe, o esgotamento desse minério na segunda metade dos setecentos gerou uma série de políticas para tentar reverter o processo de desgaste econômico. Especialmente no fim do século XVIII, adotaram-se novas políticas de recuperação econômica para capitanias como Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. Nesse contexto estavam inseridas as estratégias pensadas por D. Rodrigo de Sousa Coutinho e de outros governantes da época, afinados com as discussões sobre economia política geradas no contexto da Ilustração, como o trabalho dos fisiocratas franceses e de Adam Smith. Para o caso da região interior da América portuguesa, passaram-se a articular propostas de crescimento econômico por meio do estímulo ao comércio interno, especialmente o agropecuário<sup>443</sup>. Dentro desse contexto estavam inseridas as preocupações com o melhoramento dos caminhos interiores, que então passariam a ser essenciais para estimular a circulação de mercadoria entre os territórios do interior para a costa, para então atingir o Reino pela via marítima.

---

<sup>443</sup> André Nicácio Lima, “Caminhos da integração, fronteiras da política: a formação das províncias de Goiás e Mato Grosso” (Dissertação de Mestrado, USP, 2010), 34–35.

Na esteira dessas políticas reformistas de comunicação e comércio, começam a surgir preocupações com a organização da circulação de correspondência. É importante enfatizar a mudança na mentalidade político-administrativa após 1798, que passou a englobar na gestão dos caminhos do fluxo postal, tanto oficial quanto particular. Ou seja, a partir desse momento, passou a ser alvo de controle não só o fluxo de pessoas e mercadorias, e as cobranças fiscais, mas também o envio de correspondência. Isso denota transformação essencial no espectro de intervenção da Coroa no que diz respeito à comunicação intraterritorial. Até a primeira metade do século XVIII, o controle recaía essencialmente na abertura de caminhos oficiais, reconhecidos pela Coroa, para o melhor ordenamento da passagem de gêneros comerciais, de pessoas e recolha de impostos. Nesse sentido, a comunicação escrita, especialmente a comercial/particular que circulava entre esses caminhos, passava à margem desse sistema de intervenção. Ou seja, as pessoas que desejassem enviar cartas de uma capitania a outra, poderiam o fazer livremente, escolhendo o portador que desejassem e não pagando nenhum tributo oficial para tanto. Mas, ao fim do século XVIII, as correspondências passam a fazer parte dessa alçada de controle, embora o alcance do mesmo tenha sido limitado por decisões locais quanto as cartas que estavam ou não sujeitas a cobranças.

Portanto, a partir dos esforços para implementar os sistemas de correios na América portuguesa, as discussões sobre comunicações, comércio e abertura de vias de acesso vão passar, cada vez mais, a incluir medidas de organização postal. No final do século, as missivas passam a serem entendidas como mais uma peça essencial na administração do sistema viário e comunicação. Elas, assim como o ouro e outras mercadorias, seriam controladas por agentes da administração e deveriam inclusive, em sua circulação territorial entre as capitanias, pagar taxa.

A partir de 1798, em resposta ao parágrafo específico do Alvará de 20 de janeiro sobre a abertura de recovagens, os governos das capitanias do Rio de Janeiro, Minas Gerais, São Paulo, Mato Grosso, Goiás e Pará passaram a esboçar roteiros, detalhando alguns pontos de paragem da marcha ao longo do caminho que ligava uma capitania a outra. Uma característica marcante desses roteiros é o fato de não serem muito detalhados, não trazendo informações como o número total de paragens intermédias nas viagens, tempo de percurso (em dias) e distância (em léguas). Tal peculiaridade é indício que, nessa fase inicial, a necessidade de detalhar o conhecimento territorial das rotas ainda era pequena. Isso provavelmente ocorria porque, na maioria dos casos, a marcha foi definida a partir de caminhos já existentes e oficialmente reconhecidos. Ou seja, o domínio territorial prévio dessas estradas moldou a forma

de registrar os roteiros postais, fazendo-se apenas breves menções das principais localidades a serem percorridas. Essa era uma forma de subordinar a passagem de correspondência a caminhos determinados, que deveriam ser trilhados por pessoal especializado e de forma periódica (a cada 15 dias ou algumas vezes ao mês, a depender do caso).

Os ofícios dos governadores entre 1798 e 1799 demonstram iniciativas para a criação de roteiros que ligassem várias localidades ao mesmo tempo, permitindo, inclusive, a circulação interna de correspondência entre capitanias que não faziam fronteira entre si. Do Rio de Janeiro passaria a ser possível enviar cartas à Vila Boa de Goiás por meio do caminho das Minas. De Goiás, era previsto itinerário de envio de cartas ao Mato Grosso e ao Pará. Assim, as cartas do Vice-reinado poderiam chegar ao Pará ou ao Mato Grosso por meio de Goiás. Essa última capitania, como em momentos anteriores, cumpria no âmbito das reformas de correio sua função de entreposto, de «confluência de caminhos, como a *hinterland* econômica do Pará e escala demográfica, comercial e estratégica de Mato Grosso»<sup>444</sup>. Além da circulação de mercadorias, pessoas e ouro, agora passariam a transitar, de maneira organizada, as cartas.

Logo, embora cada capitania tenha, a partir de um conjunto normativo comum, criado seu próprio sistema postal com certa liberdade, também houve esforço para que esses sistemas funcionassem de maneira integrada. O intuito, nesse caso, era garantir a comunicação interna, que deveria trilhar os caminhos interiores a partir do envio de mensageiros de cada Administração postal. Essa integração postal refletiu-se na comunicação entre os governadores, que trocaram ofícios entre si e que foram posteriormente enviados à Secretaria da Marinha e Ultramar como forma de dar conta dos esforços tomados.

Esse pressuposto encontra suporte documental ao lançar-se olhar para a correspondência enviada pelo governador de Mato Grosso, Caetano Pinto de Miranda Montenegro à D. Rodrigo de Sousa Coutinho. Montenegro escreveu à Secretaria em 08 de março de 1799, com o intuito de informar sobre as medidas tomadas para implantar o correio terrestre. O governador anexou ao seu ofício a correspondência de representantes das outras capitanias anteriormente indicadas. Assim, por meio do ofício de Montenegro, foi possível rastrear ampla correspondência entre Rio de Janeiro, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Pará. Todas as trocas entre esses governos indicavam roteiros postais que visavam um sistema amplo de correios que incluíssem a comunicação entre essas localidades. Esses roteiros foram

---

<sup>444</sup> Boaventura, “Urbanização em Goiás no século XVIII”, 82.

pensados como unidade, tanto que foram posteriormente compilados em um único documento e enviados à Lisboa a partir de Mato Grosso. Isso fica claro no seguinte trecho:

A Junta da Administração da Real Fazenda da Capitania de Goiás, por onde me foram dirigidas as ditas Reais Ordens, ao mesmo tempo me escreveu a carta de Ofício, que Vossa Excelência achará notada com o N.1, remetendo-me as participações que lhe tinham feito as Juntas do Rio de Janeiro, e de Minas Gerais, notadas com o N.2 e 3., dentro das quais vinham por cópia a carta e mais documentos, que Vossa Excelência dirigiu ao Conde de Resende Vice-Rei do Estado, sobre o mesmo importante estabelecimento<sup>445</sup>.

A Seguir, Caetano Pinto Miranda Montenegro indicou que escreveu correspondência, também, ao Pará:

E por esta mesma razão dirijo agora ao Governador e Capitão General do Estado do Pará neste correio uma cópia do meu bando, para que comunicando-me ele as providências que tiver dado naquele estado possamos por fim combinar este estabelecimento de um modo mais vantajoso ao Real Serviço, e os diferentes objetos do interesse público a que se dirige<sup>446</sup>.

A seguir, serão discutidas com mais detalhes cada uma das rotas descritas nesses ofícios, com o intuito de compreender as decisões tomadas pelos governos dessas capitanias no que diz respeito às ligações de correio e a comunicação terrestre e fluvial. O objetivo é demonstrar como as decisões administrativas locais acerca de um sistema recém-criado moldaram-se de acordo com as vicissitudes de cada território e com o conhecimento geográfico construído em anos anteriores.

\*\*\*

Uma das soluções apontadas no período de 1798 a 1807, alternativa à abertura das recovagens, era o aproveitamento da malha de ligação interna já existente, o que ocorreu especialmente no caso de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso com o Vice-reinado. O histórico das estradas que ligavam o Rio de Janeiro às capitanias auríferas é muito mais antigo do que o período das reformas de correio. A abertura de caminhos para o interior e o efetivo controle de ouro, mercadorias e pessoas em trânsito, bem como a cobrança de impostos, foi ponto de preocupação da Coroa, especialmente após a descoberta do metal em fins do século XVII. A ligação com o Rio de Janeiro era fundamental, visto que a cidade era o acesso principal das

---

<sup>445</sup> 08/03/1799. Ofício do Governador e Capitão general da capitania de Mato Grosso, Caetano Pinto de Miranda Montenegro ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho, informando sobre as medidas tomadas para a criação de um serviço de correio na capitania. AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1844.

<sup>446</sup> *Idem*.

capitanias interiores para o Reino. Desde então, diversas ordens surgiram do centro, com o intuito de oficializar e controlar os caminhos para os sertões. Essas vias de integração, bem como o conhecimento territorial gerado pela longa existência desses caminhos, desempenharam papel fundamental nas decisões tomadas posteriormente acerca das rotas postais que ligariam essas capitanias.

Em 06 de abril de 1798, o 2º Conde de Resende, Vice-rei e governador do Rio de Janeiro, escreveu para Bernardo José de Lorena, governador de Minas Gerais, para anunciar as medidas tomadas para estabelecer a Administração de correio no Rio de Janeiro, bem como indicar a intenção de inaugurar rota postal para as Minas, de acordo com o Alvará de 20 de janeiro de 1798.

O Conde de Resende deixou claro que o itinerário inicialmente pensado não englobaria somente o território mineiro, mas deveria estender-se até Goiás. Por isso, menciona que o porte das cartas enviados do Vice-reinado para essas capitanias deveriam ser acertados o mais rápido possível. Com o intuito de garantir viagens seguras e regulares para Goiás, o governador do Rio de Janeiro pediu a José de Lorena que melhor informasse das condições das estradas que ligavam Minas ao território goiano. Nesse sentido, vemos como havia a ideia da criação de rotas postais interconectadas. Essa integração, contudo, dependeria da colaboração e constante envio de informação do território limítrofe entre Rio de Janeiro e Goiás, ou seja, as Minas.

Cabia a Administração postal mineira zelar pelo bom funcionamento do correio que saia do Rio de Janeiro e dirigia-se à Goiás. O conhecimento territorial local e a troca de informações era essencial para manter o giro das cartas entre capitanias que não faziam fronteira entre si. Portanto, os itinerários eram pensados pelos governantes a partir de entrepostos. Nesse caso, o primeiro entreposto era Minas Gerais, responsável por ligar o Rio de Janeiro à Goiás. Essa última capitania, por sua vez, era ponto estratégico para o Rio de Janeiro alcançar outras capitanias como Mato Grosso e Pará. Por isso, o governo de Minas era o mais indicado para informar o Vice-reinado a respeito das dificuldades que o percurso de correio poderia encontrar. De acordo com o Conde de Resende:

[...] pois nesta Junta há notícia, que nem sempre se pode viajar da capitania de Minas para a de Goiás, ou vice versa, por causa das enchentes dos rios em tempo das águas, e tão bem (*sic*) encontro do gentio brabo, sobre o que essas duas Juntas podem ter um conhecimento mais exato, do que esta, que só o pode adquirir por informações particulares, que muitas

vezes não concordam umas com as outras, e em que a Fazenda Real, e o público podem ter gravíssimo prejuízo [...]”<sup>447</sup>.

Mas a comunicação entre o Conde de Resende e Berneando José de Lorena não mencionou a abertura de novos caminhos para o correio, ou melhor, de uma *Recovagem Pública*, conforme expressão utilizada no Alvará de 20 de janeiro de 1798. A leitura atenta dos ofícios destes governadores revela que a rota postal articulada passaria por uma estrada já conhecida, cujas variantes eram utilizadas desde fins do século XVII: O Caminho Novo. Assim, é necessário abordar quais eram os principais caminhos que levavam às Minas, surgidos no período de maior exploração aurífera, e como essas estradas foram posteriormente integradas no âmbito das reformas postais.

Inicialmente, a principal rota de integração de Minas Gerais com a região litorânea passava por São Paulo. Esse caminho tomou como base a rota feita pelos bandeirantes no século XVI e, em fins do século posterior, continuou a ser utilizado para a exploração aurífera. Saindo da região paulista por Mogi das Cruzes, passava Taubaté, Guaratinguetá, passagem do Hepacaré (atual Lorena), Ribeirão do Carmo, para atingir as Minas por Vila Rica ou pelo Rio das Velhas. Esse caminho integrava-se com o Rio de Janeiro em Parati. Essa via de acesso ficou conhecida como *Caminho Velho* ou *Caminho de São Paulo*<sup>448</sup>. A demora desse percurso era de aproximadamente dois meses<sup>449</sup>.

Outra rota, mais recente, era feita diretamente pelo Rio de Janeiro. A construção desse trajeto foi iniciada em 1698, por García Rodrigues e pelo Coronel Domingos Rodrigues. O caminho atravessava a Serra do Mar para atingir Minas Gerais, e era feito aproximadamente em 15 dias. Ficou conhecido como *Caminho Novo*<sup>450</sup>. Foi justamente esse caminho, e suas possíveis variantes, que foi apropriada anos mais tarde pelos governadores para fazer marchar os mensageiros de correio entre Rio de Janeiro e Minas Gerais. Vale enfatizar que as rotas

---

<sup>447</sup> 06/04/1798. Carta (cópia) do Vice-rei e Capitão general do Brasil, conde de Resende, para a Junta da Real Fazenda de Minas Gerais acerca do estabelecimento do correio terrestre. *Anexo a* 08/03/1799. Ofício do governador e capitão general da capitania de Mato Grosso, Caetano Pinto de Miranda Montenegro ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho, informando sobre as medidas tomadas para a criação de um serviço de correio na capitania. AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1844.

<sup>448</sup> Bruno Aidar, “A vereda dos tratos: fiscalidade e poder regional na capitania de São Paulo, 1723-1808” (Tese de Doutorado, USP, 2013), 76.

<sup>449</sup> Scarato, “Caminhos e descaminhos do ouro nas Minas Gerais: administração, territorialidade e cotidiano (1733-1783)”, 45.

<sup>450</sup> Antonio Gilberto Costa, “Registro do caminho novo para as minas de ouro nos mapas antigos”, *Atas do VI Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*, novembro de 2015.



postais inauguradas nos caminhos existentes datam de período posterior a diminuição das jazidas de ouro nas Gerais. Embora o metal tenha passado a mostrar sinais de esgotamento em 1760, a região continuou a ter importância econômica para a Metrópole, sendo ainda essencial o controle daquele território. Isso ocorreu porque, desde o seu início, a exploração aurífera gerou diversificação do comércio mineiro, a exemplo da produção agropecuária. O dinamismo comercial também era responsável por gerar tributos régios não associados ao ouro<sup>451</sup>. Portanto, por ser uma região de grande circulação de gêneros e pessoas, havia preocupação por parte dos governantes em gerir os seus caminhos de acesso. O surgimento dos correios oficiais, em momento mais tardio, fez parte desse processo, no qual a Coroa buscava aproveitar as outras potencialidades econômicas da capitania, sendo importante haver, para tanto, meios que garantissem a comunicação escrita regular.

Logo, outra questão importante a ser levada em consideração é a coleta de tributos ao longo dessas estradas, uma vez que, posteriormente, a coleta do porte também passou a ser feita dentro da mesma lógica. A abertura de caminhos para as Minas, bem como a rápida confluência populacional para aquela região, gerou a necessidade de construção de postos de coleta fiscal, chamados registros. Algumas dessas unidades tributárias tinham a função específica do controle do metal aurífero, realizando a cobrança do quinto. Entretanto, outros foram implantados com o intuito de controlar mercadorias e entradas e saídas de pessoas das capitanias. Por exemplo, a partir de 1717, ao longo do caminho novo, passaram a funcionar os Registros do Paraibuna e Mathias Barbosa, pertencentes à região das Minas e o Registro do Paraíba, do lado do Rio de Janeiro<sup>452</sup>. Os registros também foram posteriormente englobados nos roteiros de correio, e muitos deles passaram a servir como pontos de entrega da mala de cartas dos correios de uma capitania a outra. O registro de Paraibuna, por exemplo, foi o ponto indicado nos primeiros itinerários para que os caminheiros vindos do Rio de Janeiro entregassem a mala de cartas aos caminheiros que deveriam partir para as Minas<sup>453</sup>.

Portanto, nos registros, também passaram a serem recebidas e trocadas as malas de correio. As cartas, assim como os gêneros de comércio e os viajantes, passaram assim a ser submetidas às unidades fiscais e administrativas dos caminhos. Contudo, nem sempre as

---

<sup>451</sup> Fernando Gaudereto Lamas, “Para além do ouro das Gerais: outros aspectos da economia mineira no setecentos”, *HEERA - Revista de História Econômica e Regional Aplicada* 3, nº 4 (junho de 2018): 37–54.

<sup>452</sup> *Idem*.

<sup>453</sup> Ordem do Conde de Resende, vice-rei do Brasil, a Bernardo José de Lorena, governador da capitania de Minas Gerais, estabelecendo normas para a implantação dos Correios. BNRJ, Manuscritos, I-26,31,080.

missivas, contrariamente aos outros gêneros, deveriam pagar tributo na passagem pelos registros. Normalmente o porte era coletado quando as cartas chegavam ao seu destino final, cobrado pela Administração do correio da terra do destinatário. Havia, também, a possibilidade de o remetente pagar na Administração postal de origem o porte adiantado. Mas os registros funcionavam como unidade de coleta do porte em um caso específico: quando um mensageiro ou portador particular carregava carta, ele era obrigado a pagar o porte adiantado ou na Administração do correio ou nos registros por onde passassem<sup>454</sup>.

Tendo em vista que a ideia era partir das Minas para Goiás, tornava-se essencial aos dois governadores decidirem o melhor ponto de paragem para o correio saído do Rio de Janeiro. Essa discussão abarcou a parada em registros entre as capitanias. O Conde de Resende apontou duas soluções possíveis: enviar todas as malas primeiramente para Vila Rica, a capital mineira, e posteriormente encaminhar as cartas para as outras Comarcas e para a capitania e para Goiás; ou enviar duas malas separadamente, uma para Vila Rica, e outra para a Comarca do Rio das Mortes, que levaria as cartas diretamente a São João Del Rey, para então prosseguir até Goiás.

O que então se discutia eram as vantagens de uma centralização do giro de correio para a capital mineira. Caberia aos governadores decidirem se Vila Rica seria ou não o polo de confluência e redistribuição das cartas provenientes do Rio de Janeiro. A sugestão de uma possível bifurcação para a Comarca do Rio das Mortes não era estranha, pois esse caminho era comumente utilizado para ligar Rio de Janeiro a Goiás desde o período anterior às reformas. Nos anos iniciais, a prática da centralização das cartas em Vila Rica foi a solução adotada. Em resposta a D. José Luís de Castro, Bernardo José de Lorena indicou que as cartas deveriam ser encaminhadas do Rio de Janeiro primeiramente para Vila Rica, por meio do caminho que levava ao registro do Caminho Novo (também conhecido como registro de Mathias Barbosa). Nessa unidade fiscal, os portadores do correio do Rio deveriam entregar as cartas aos portadores de Minas, que lá estariam esperando. Em troca, as cartas seriam levadas de volta para Vila Rica para serem redistribuídas para as demais comarcas. Essa marcha e troca de malas deveria ser feita com a frequência de 15 dias<sup>455</sup>. Com efeito, o caminho feito para Goiás por Vila Rica funcionou até 1809, quando uma reforma nos roteiros postais o desviou finalmente para São João Del Rei. Tal mudança certamente teve ligação com o crescimento da importância da

---

<sup>454</sup> Decisão n. 12, de 08 de maio de 1809. Sobre os Correios da capitania de Minas Gerais. Coleção das decisões do Governo do Brasil (Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1891), 12.

<sup>455</sup> 11/08/1798. Ordem do conde de Resende, vice rei do Brasil, a Bernardo José de Lorena, governador da capitania de Minas Gerais, estabelecendo normais para a implantação dos correios. BNRJ Manuscritos, I-26,31,080.

Comarca do Rio das Mortes após a transferência da Corte para o Rio de Janeiro, uma vez que esta região era grande exportadora de gêneros agropecuários para a nova sede da Monarquia.

Decidido o roteiro entre Rio de Janeiro e as Minas, cabia deliberar sobre o itinerário desta última capitania até Goiás. Similarmente, a integração postal de Goiás e Mato Grosso também foi feita por meio de estradas já existentes, que remontam ao próprio processo de surgimento das duas capitanias. A descoberta do ouro nessas regiões, na década de 1720, causou decisões políticas similares ao caso das Minas, resultando em novas configurações administrativas regionais. O processo de ocupação, impulsionado pela exploração do metal, também fez parte de estratégias da Coroa portuguesa para dominar terras de soberania não definida, que se localizavam fora dos limites colocados pelo Tratado de Tordesilhas. Efetivamente, tais regiões interioranas, ocupadas por Portugal na primeira metade do século XVIII, passaram para a soberania efetiva da Coroa com o Tratado de Madri, em 1750. Desde o início do processo de ocupação de Goiás e Mato Grosso até a assinatura do tratado, e também posteriormente, a integração com as regiões litorâneas foi uma questão que ocupou tanto a Coroa quanto os governos das capitanias <sup>456</sup>.

Em um primeiro momento, a rota de acesso a Goiás também passava por São Paulo. Um caminho aberto em 1733 interligava Jundiá, Mogi do Campo, Aldeias do Rio das Pedras, de Pissarão, do Rio das Velhas e do Lanhoso para atingir Goiás a partir de Santa Cruz, e seguir até Meia Ponte e para a capital, Vila Boa. Outra rota possível, adotada no último quartel do século, saía do Rio de Janeiro e partia para Minas, passando por Paracatu e atingindo Goiás pelo registro dos Arrependidos. Era possível também chegar a Cuiabá, no Mato Grosso, a partir de estrada que saía de Vila Boa de Goiás<sup>457</sup>. Esse segundo caminho foi o escolhido, em fins do século XVIII, para ser trilhado pelo correio que ligaria Rio de Janeiro, Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso.

A diminuição do ouro em Goiás e Mato Grosso, na segunda metade do século XVIII, gerou planos de reabilitação econômica para essas capitanias. O impacto da baixa das jazidas nessa região é maior do que para o caso das Minas Gerais, que contava com mercado interno mais dinâmico. Ao contrário, Goiás, por exemplo, possuía mercado regional limitado e menor escala demográfica, o que deixava a capitania em desvantagem na concorrência com outras

---

<sup>456</sup> Boaventura, “Urbanização em Goiás no século XVIII”.

<sup>457</sup> *Idem*.

localidades. Nesse sentido, passam a serem discutidos planos para tentar deter a decadência econômica da região <sup>458</sup>.

Em 11 de agosto de 1798, Bernardo José de Lorena escreveu para o governador de Goiás, Tristão da Cunha Menezes, para acordar a inauguração da rota postal entre Minas Gerais e Goiás. Este ofício foi escrito 4 meses após a comunicação entre Lorena e o Vice-rei do Rio de Janeiro. Pelo teor da missiva, fica claro que ela era uma continuidade da comunicação previamente iniciada entre o Vice-Reinado e as Minas, pois o governador mencionou a troca de informações com D. José Luís de Castro. Ou seja, mais um indício dos planos de se formar sistemas postais integrados, no qual o interesse de comunicação com Goiás não era somente da capitania mineira, mas também do Vice-Reinado<sup>459</sup>.

O giro de correio para Goiás deveria ser o seguinte: de Vila Rica a mala seria levada para o Arraial de Paracatu e entregue aos transportadores do correio de Goiás, para serem levadas para Vila Boa. Em troca, os transportadores mineiros levariam a mala de Vila Boa de volta para Vila Rica. A mala vinda de Goiás deveria conter as cartas para o Rio de Janeiro e, também, para o Reino, que seriam redistribuídas do território mineiro para o Vice-reinado<sup>460</sup>.

Mais uma vez, os ofícios trocados entre os governadores revelam a utilização de conhecimento territorial do caminho existente entre Minas Gerais e Goiás. O roteiro postal escolhido parece descrever, de maneira pouco detalhada, caminho já comumente trilhado ao longo do século XVIII, conhecido como *Picada de Goiás*. Saia do Rio de Janeiro, indo pelas Minas, passando por Paracatu e atingindo Goiás pelo registro dos Arrependidos até chegar a Vila Boa. Tem-se notícia de que esse caminho foi percorrido já em 1772, quando José de Almeida Vasconcellos Soveral e Carvalho – Barão de Mossâmedes – chegou para assumir o governo de Goiás. O governador saiu do Rio de Janeiro para atingir Vila Boa através das Minas <sup>461</sup>.

---

<sup>458</sup> Lima, “Caminhos da integração, fronteiras da política: a formação das províncias de Goiás e Mato Grosso”.

<sup>459</sup> 11/08/1798. Ofício (cópia) da Junta da Real Fazenda de Minas Gerais para a de Goiás acerca do estabelecimento dos Correios no interior das capitanias. *Anexo a* 08/03/1799 Ofício do Governador e capitão general da capitania de Mato Grosso, Caetano Pinto de Miranda Montenegro ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho, informando sobre as medidas tomadas para a criação de um serviço de correio na capitania. AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1844.

<sup>460</sup> *Idem*.

<sup>461</sup> Leonora de Castro Barbo e Rômulo José da Costa Ribeiro, “Os Itinerários da Rede de Caminhos de Vila Boa de Goiás no Século XVIII.”, *Atas do VI Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*, 4 de novembro de 2015, 442.

Vale lembrar que o percurso poderia englobar outras paragens ao longo do caminho entre Arrepêditos e Vila Boa, a exemplo de Santa Luzia, Ponte alta, Montes Claros, Macacos e Corumbá. O Itinerário dos correios, contudo, não deixa claro se essas regiões eram englobadas após a passagem do Registro dos Arrepêditos.

Ao atingir Goiás, a rota deveria seguir para ou Mato Grosso, por meio do Rio Madeira, ou até o Pará, pelos Rios Araguaia ou Maranhão/Tocantins. A inauguração de correios em Goiás e Mato Grosso faziam parte dos planos da Coroa de melhorar a comunicação e comércio dessas regiões, especialmente com o Pará. Essa estratégia foi inicialmente traçada por D. Francisco de Sousa Coutinho, em seu plano de correio em 1797. A navegação dos rios para comunicação e comércio do Pará com as capitanias interiores eram parte importante do sistema postal idealizado pelo governador<sup>462</sup>.

De Goiás, as cartas seriam enviadas ao Mato Grosso, para Cuiabá e Vila Bela. A correspondência de Mato Grosso seria recebida pelos correios vindos dessa capitania quando chegassem à Vila Boa. Esse novo caminho postal deveria passar a funcionar efetivamente em 1º de janeiro de 1799. Assim como o restante dos roteiros postais traçados, o de Vila Boa, Cuiabá e Vila Bela também tem como base caminho já existente, conhecido como *Estrada do Cuiabá*<sup>463</sup>.

Essa ligação de Mato Grosso com Goiás, Minas Gerais e, finalmente, Rio de Janeiro, deveria levar, além das cartas destinadas a cada capitania, as correspondências para o Reino. Segundo a Junta da Fazenda de Goiás, as missivas da Europa deveriam ser enviadas por via do Vice-reinado «enquanto se não fixarem pelos rios navegáveis em direitura ao Estado do Grão Pará, se assim parecer mais interessante, assim como para São Paulo [...]»<sup>464</sup>. Ou seja, Mato Grosso, por meio do sistema de correios, poderia ter três meios de ligação possível com o Atlântico. O primeiro a ser colocado em prática foi o do Rio de Janeiro, revelando a centralização do sistema no Vice-reinado. A seguir, a navegação dos rios até o Pará também foi

---

<sup>462</sup> 10/05/1797. Ofício (2ª via) do Governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro, D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho, para o Secretário de estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, remetendo um plano para o estabelecimento de um Correio Marítimo para as correspondências de Portugal com as suas Colônias da parte Setentrional do Brasil. AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.109, doc.8578.

<sup>463</sup> Barbo e Ribeiro, “Os Itinerários da Rede de Caminhos de Vila Boa de Goiás no Século XVIII.”

<sup>464</sup> 11/08/1798. Ofício (cópia) da Junta da Real Fazenda de Minas Gerais para a de Goiás acerca do estabelecimento dos Correios no interior das capitanias. *Anexo a* 08/03/1799. Ofício do governador e capitão general da capitania de Mato Grosso, Caetano Pinto de Miranda Montenegro ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho, informando sobre as medidas tomadas para a criação de um serviço de Correio na capitania. AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1844.

adotada, o que indica a tendência da época em colocar em prática os planos de ligação do Norte por meio dos rios.

Os modos de ligação da capitania de Mato Grosso aparecem claramente na *Portaria de Correio de Mato Grosso*, de 26 de janeiro de 1799. O primeiro ponto de destaque deste documento é a noção de sistemas integrados de correio, pois o governador Caetano Pinto de Miranda Montenegro indicou que a implantação do correio deveria ser feita em conjunto com o que estava sendo realizado em Goiás, Minas Gerais e Rio de Janeiro. As palavras do governador são expressivas para entender que a construção dos correios e das rotas e itinerários postais fazia parte de um plano maior de integração territorial, que visava estimular economicamente zonas interiores de difícil acesso, especialmente após a queda da exploração do ouro. Também é importante perceber a noção de distância utilizada nesse documento, pois o território era considerado o mais remoto e menos acessível de toda a América portuguesa:

[...] pela urgente necessidade que tem esta capitania, a mais remota de todo o Estado do Brasil, de se estabelecerem nela Correios, que segurem e a este respeito se acha regulado nas capitanias de Goiás, e de Minas Gerais, sou servido de regular também os Correios desta capitania de Mato Grosso<sup>465</sup>.

*Distância* é um conceito fundamental para entender a necessidade percebida pelos governadores para fundamentar a organização de um sistema postal. Conforme apontado por Sellers-García para o caso dos correios na Guatemala, este era um termo pejorativo, utilizado para enfatizar a dificuldade de comunicação entre uma região e os centros de poder. O conceito não estava tão ligado ao afastamento geográfico, mas à importância econômica e política da região, que faria esses locais serem percebidos como mais perto ou mais longe dos centros. Essa mesma forma de compreensão era utilizada pelos governadores da América portuguesa<sup>466</sup>. No caso de Mato Grosso, além da óbvia distância física e também das dificuldades de acesso, o entendimento da capitania como longínqua estava ligado ao pouco desenvolvimento econômico da região. Daí a necessidade da abertura de caminhos que revitalizassem o comércio com outras capitanias e, em conjunto, um sistema de correios que permitisse a troca de informação regular.

---

<sup>465</sup> 26/ 01/ 1799. Portaria (cópia) do governador e capitão-general da capitania de Mato Grosso, Caetano Pinto de Miranda Montenegro, pela qual se regulam os correios da mesma capitania. *Anexo a* 08/03/1799. AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, Doc. 1844, doc. 1844.

<sup>466</sup> Sylvia Sellers-Garcia, *Distance and Documents at the Spanish Empire's Periphery* (Stanford, Calif.: Stanford University Press, 2014), 79–90.

Levando em consideração essa necessidade de maior prosperidade econômica, os acessos de saída dos correios da capitania foram pensados como forma de permitir a conexão com territórios que fossem interessantes para a troca de gêneros e, também, que dessem acesso ao Atlântico. A *Portaria de Correio de Mato Grosso* estabelecia três itinerários, partindo da capital Vila Bela:

1. Por terra, para Goiás. Conduziria as cartas destinadas a Goiás, Minas Gerais, São Paulo, Bahia e Rio de Janeiro;
2. Por terra, até Cuiabá (Troca de Mala em Vila Maria do Paraguai). Esse era um itinerário interno, buscando ligar a capital, Vila Bela, a Cuiabá;
3. Por rio, para o Pará. Conduziria as cartas destinadas ao Pará, Rio Negro e Reino.

Os mensageiros com as malas deveriam sair a cada 4 meses para Goiás (janeiro, abril, julho e setembro) e 3 meses para o Pará (janeiro, abril, julho e setembro). O correio interno para Cuiabá deveria sair todos os meses.

É importante ressaltar que os roteiros para Cuiabá e Rio de Janeiro se utilizavam dos caminhos terrestres já comumente trilhados. Especificamente, aproveitava-se da malha construída que englobava Goiás, Minas Gerais e Rio de Janeiro. O caminho de Goiás para Vila Bela, passando por Cuiabá, já havia sido percorrido diversas vezes por governadores do Mato Grosso, quando saíam do Rio de Janeiro para assumir seus postos. Exemplo disso foi a viagem de Luís d'Albuquerque, que veio pela Picada de Goiás até Vila Boa, seguindo posteriormente pela Estrada de Cuiabá até atingir Vila Bela, em 1772. Percorreu 569 léguas em 209 dias<sup>467</sup>. Anos mais tarde, a confluência desses caminhos aparece claramente nos itinerários pensados para o envio e recebimento de correspondência. Não há menção a abertura de novas estradas exclusivas para a passagem dos mensageiros, e a tendência foi claramente criar roteiros postais a partir da estrutura viária já existente.

A recusa da abertura de uma recovagem e preferência pela utilização de caminhos habituais também aconteceu no caso de São Paulo, especificamente em relação ao itinerário que levaria as cartas por terra para o Rio de Janeiro. A descoberta de ouro nas Minas, e, mais tardiamente, em Goiás e Mato Grosso, tornaram São Paulo em entreposto comercial importante, tanto para as regiões mineradoras, como também para o Rio de Janeiro e as capitanias do Sul da América portuguesa.<sup>468</sup> Os gêneros oferecidos para essas regiões eram milho, feijão, gado

---

<sup>467</sup> Barbo e Ribeiro, "Os Itinerários da Rede de Caminhos de Vila Boa de Goiás no Século XVIII.", 444.

<sup>468</sup> Aidar, "A vereda dos tratos: fiscalidade e poder regional na capitania de São Paulo, 1723-1808", 72.

vacum e cavalari. O acesso era feito por terra, por meio do caminho velho. Para o Rio de Janeiro, Minas e capitânias do sul, além do roteiro terrestre, era possível utiliza-se da navegação por cabotagem, que saia do porto de Santos<sup>469</sup>.

São justamente esses caminhos comerciais trilhados desde a primeira metade do século XVIII que serão englobados na nascente estrutura postal da capitania. Em agosto de 1798, o Governador, D. Antonio Manuel de Castro e Mendonça, informou D. Rodrigo de Sousa Coutinho que havia estabelecido o correio de terra para o Rio de Janeiro, bem como o de mar, pela via de Santos, que também deveria atingir as capitânias do sul<sup>470</sup>. Não há menção alguma a abertura de novos caminhos, indício de que as estradas usuais foram aproveitadas para o giro postal. Portanto, o aproveitamento de estradas e caminhos foi a solução encontrada para ligar a região mineradora com capitânias como Rio de Janeiro e São Paulo. Nesse primeiro momento, a abertura de recovagens não foi cogitada, uma vez que as estradas existentes eram suficientes para englobar o itinerário de correio.

No cenário de ligação de São Paulo com Goiás e Mato Grosso, a circulação dos correios também foi feita pelos meios usuais, não obstante as ordens expressas da Coroa para que o governador inaugurasse uma recovagem pública. Em Aviso de 24 de abril de 1799, o Príncipe Regente D. João ordenava que a recovagem que ligasse as três capitânias fosse efetivamente criada, para que se desse cumprimento ao Alvará de 20 de janeiro do ano anterior. O interesse da Coroa, nesse caso, era permitir que as cartas e os gêneros de comércio circulassem de forma mais efetiva nessa região, e, inclusive, que se estabelecesse comércio com os domínios espanhóis. É perceptível a ligação das reformas postais com planos de revitalização econômica maiores, visto que esta recovagem permitiria, além da circulação de missivas, o comércio com a América hispânica. Nesse caso, o principal objetivo era conseguir prata<sup>471</sup>.

---

<sup>469</sup> *Idem*, 79-80.

<sup>470</sup> 03/08/1798. Ofício nº 49 do Governador e Capitão general da capitania de São Paulo, Antonio Manuel de Melo Castro e Mendonça para o Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, D. Rodrigo de Sousa Coutinho [...]. Pede desculpas pela demora, motivada ter sido necessária sua presença nas sessões da Junta da Fazenda, para a inauguração do Correio na capitania, estando já estabelecido entre a cidade e a vila de Santos e para o Rio de Janeiro e mais portos. AHU\_ACL\_CU\_023-01, Cx. 44, doc. 3507.

<sup>471</sup> 28/01/1800. Ofício nº 30 do Governador e Capitão-general da capitania de São Paulo, Antonio Manuel de Melo Castro e Mendonça para o Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, pelo qual lhe comunica ter dado cumprimento ao Aviso de 24 de Abril de 1799 em que o Príncipe Regente D. João lhe ordenava que, de acordo com os governadores de Mato Grosso e Goiás e em execução do Alvará de criação dos Correios marítimos, procurasse estabelecer livre comércio com os domínios espanhóis, a fim de se colocarem as produções da Europa e de lhes extrair a sua prata. AHU\_ACL\_CU\_023-01, Cx. 49, doc. 3861.



Não obstante as pretensões da Coroa, Castro e Mendonça mostrou-se pouco entusiasta quanto a abertura da recovagem. Em ofício ao governador de Mato Grosso, indicou que a manutenção de viagens frequentes entre as duas capitanias era praticamente impossível, uma vez que o clima da região permitia somente o envio de uma comitiva ao ano, fora do período de chuvas. Além disso, outros empecilhos diziam respeito à compra e manutenção de animais de carga, e os perigos relativos ao envio de apenas um pequeno número de homens com as cartas, uma vez que era possível ataques de indígenas<sup>472</sup>. Por isso, Castro e Mendonça apontou a «impossibilidade física e moral que há de se estabelecer atualmente as recovagens na forma que ali se me recomendava»<sup>473</sup>. Como solução, o governador sugeriu que se aproveitem os cursos fluviais e as canoas que regularmente iam para Mato Grosso, para assim se estabelecer o giro postal. Para a entrega da mala, seria criada uma Administração de correio na vila de Porto Feliz, de onde saíam pequenas embarcações tanto para Vila Bela quanto a Cuiabá. Portanto, prevaleceu novamente a utilização de vias de comunicação normalmente utilizadas.

Contudo, novas rotas pouco exploradas também foram sugeridas pelos governadores nessa tentativa de integração de diversas capitanias da América portuguesa. Após a chegada à Goiás, o giro do correio poderia seguir diretamente para o Pará. Isso seria feito por rota fluvial, seguindo o rio Araguaia ou o Tocantins. Vale ressaltar que a exploração da navegação desses rios foi contemporânea à reforma de correios, ao contrário dos caminhos terrestres iniciados no Rio de Janeiro, que eram anteriores a criação de Administrações postais (Caminho Novo, Picada de Goiás e Estrada de Cuiabá). Ou seja, até aquele momento, as comunicações pelo Araguaia e Tocantins não eram frequentes, sendo ainda necessário avaliar a disponibilidade do percurso. Embora essa iniciativa tenha sido a mais próxima das recomendações da Coroa sobre a abertura de uma recovagem pública, o desconhecimento do percurso foi um complicador para a implementação do giro de correio.

A navegação do Tocantins foi proibida pela Coroa ainda em 1733, como medida de segurança para barrar o contrabando e a fuga de escravos saídos do Goiás pelo Pará<sup>474</sup>. Essa proibição fez parte de uma série de outras, da mesma época, relativas aos caminhos do ouro,

---

<sup>472</sup> 24/09/1800. Ofício de Antonio Manuel de Melo Castro e Mendonça a Caetano Pinto de Miranda Montenegro. *Anexo a* 15/11/1800. Ofício do governador e capitão general da capitania de São Paulo, Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça ao Secretário da Marinha e Ultramar, conde de Linhares, D. Rodrigo de Sousa Coutinho sobre a incapacidade de se fazer os transportes dos Correios da capitania de Mato Grosso para esta capitania. AHU\_ACL\_CU\_023, Cx. 16, doc. 786.

<sup>473</sup> 15/11/1800. AHU\_ACL\_CU\_023, Cx. 16, doc. 786.

<sup>474</sup> João Márcio Palheta da Silva, *Território e mineração em Carajás* (Belém: GAPTA/UFPA, 2013), 72.

conforme foi discutido no capítulo III. Esse foi justamente o caso do assistente de Correio-mor do Rio de Janeiro e das Minas, impedido de transportar correspondência entre essas capitanias no início do século XVIII. Paralelamente, em 1730, a Coroa também impediu o funcionamento de qualquer correio entre Rio e Minas, alegando que caberia a Coroa deliberar sobre o serviço da maneira que fosse mais conveniente ao Real Serviço e a seus Vassalos. Tanto a proibição da navegação do Tocantins quanto o impedimento do funcionamento do correio de Minas Gerais tinham como intuito maior a proteção das regiões auríferas<sup>475</sup>.

Não obstante, houve esforços para incentivar a navegação desse rio ao longo do mesmo século. Exemplo foi a iniciativa do governador de Goiás Cunha Menezes que, em 1773, indicava as vantagens comerciais da ligação com o Pará por meio do Tocantins e Araguaia. Contudo, a liberação da navegação do rio e a utilização do mesmo como via de comunicação frequente só ocorreu nos últimos anos do século XVIII, com a atuação em conjunto de Tristão da Cunha de Menezes e D. Francisco de Sousa Coutinho. Em maio 1798, foi lançada ordem para que os governadores do Pará e Goiás se unissem para estabelecer comunicação regular entre as duas capitanias<sup>476</sup>.

Essa via comunicacional claramente buscava abarcar de maneira global a comunicação e comércio entre Pará e Goiás e a constituição de uma rota postal. O projeto de navegação desses rios tinha como objetivo incentivar a troca de gêneros comerciais. Em conjunto, os governadores também discutiram a implantação do sistema de correios, que caminharía lado a lado com as reformas comerciais. É possível notar como, em fins do século XVIII, a abertura de rotas postais fluviais era associada diretamente aos planos de dinamização do comércio entre Goiás e Pará.

E, nesse sentido, a abertura desse caminho deve ser compreendida como a única iniciativa, dentre todas as encontradas na correspondência de governadores de capitanias, de abertura da recovagem pública recomendada pelas normas da Coroa. De fato, D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho afirmou que, em conjunto com as expedições comerciais para Goiás e Mato Grosso, procuraria também «estabelecer a recovagem, e correspondência que

---

<sup>475</sup> Mourão, “O cerceamento da comunicação por Correios na ‘capitania de todos os negócios’”, 22–23.

<sup>476</sup> Ofício do Governador e Capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro, D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho, sobre a correspondência trocada com o Governador de Goiás, Tristão da Cunha Menezes, relativa às providências para a comunicação entre as duas capitanias pelo rio Tocantins, bem como sobre um preto chamado João Rodrigues, que insultou o juiz ordinário da vila de Goiás e exaltou a rebelião da França. AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.116, doc.8955.

determina o Alvará sobre o estabelecimento do Correio»<sup>477</sup>. Uma clara referência ao parágrafo 16 do Alvará de 20 de janeiro de 1798. Ou seja, embora as recovagens propriamente ditas, estradas pensadas para fazer circular correspondência e gêneros de comércio, tenham sido rechaçadas por muitos governadores, o caso do Pará foi diferente. E, nesse sentido, a rota pensada diz respeito não a um caminho de terra, mas sim ao que talvez possa ser chamado de recovagem fluvial.

Figura 5: Caminhos de correio fluviais do Pará (1798)  
Mapa elaborado pela autora com o software QGIS



A ordem da Coroa para abrir rotas postais foi tomada por D. Francisco e Tristão da Cunha de Menezes como incentivo para colocar esse amplo projeto de comunicação em prática. A iniciativa teve parecer positivo de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, que considerou o projeto do irmão alinhado com suas ideias de reformas econômicas. Assim, D. Rodrigo entendia que o correio entre Pará e Goiás fazia parte de uma ideia tratada insistentemente em suas memórias econômicas, a respeito dos serviços postais serem uma *empresa comercial* do Soberano. Os gastos iniciais de abertura de caminhos seriam compensados pelo lucro certo do investimento,

<sup>477</sup> 03/01/1799. BR, AN, RIO. Negócios de Portugal. Códice 99, vol. 20, 55.

que viriam da utilização do serviço por parte do público. Em correspondência à D. Francisco, informava:

Mereceu a Real aprovação em todos os pontos de vista, o que Vossa Senhoria propõem no ofício N. 352 sobre o modo de estabelecer o Correio entre essa capitania e a de Goiazes (sic), e sobre facilitar a comunicação das duas capitanias com grandes vantagens do comércio, preparando assim o natural caminho para que depois o interesse geral dos povos franqueie por si só, e sem tutela alguma a mesma navegação e comunicação interior das referidas duas capitanias, no que também a Real Fazenda virá a lucrar muito, desonerando-se de um peso, com que só deve carregar quando abre a estrada e prepara tão útil estabelecimento o qual Vossa Senhoria deve cuidar em deixar bem organizado o que Sua Alteza Real lhe manda<sup>478</sup>.

De acordo com Deusa Maria Rodrigues Boaventura, o plano de D. Francisco estava relacionado ao incentivo do comércio bovino entre Goiás e Pará, uma vez que o deslocamento desses animais a partir da Bahia e de Mato Grosso era demasiadamente moroso<sup>479</sup>. A abertura desse novo caminho, embora tenha feito parte de um plano de maior escopo comercial, foi acompanhada, desde o início, pela concepção de manter serviços postais regulares entre as duas capitanias. Ou seja, a abertura do caminho fluvial para o comércio seria acompanhada pela inauguração de uma rota postal.

Ao menos para os últimos anos do século XVIII e primeiros do XIX, são claras as ações de D. Francisco para manter a conexão do Pará por meio dos rios. O governador efetivamente promoveu expedições comerciais, subsidiadas pela Coroa, pelos caminhos fluviais. Foram, inclusive, compradas canoas pela Real Junta da Fazenda para carregar gêneros de comércio e cartas. Há diversos registros das expedições para a navegação do rio Tocantins e Araguaia. Contudo, a abertura desse novo caminho, que deveria ser também rota postal, não foi tarefa fácil. Embora as expedições militares para a navegação desses rios tenham sido frequentes nos últimos anos do século XVIII e primeiros do XIX, a comunicação por essa via nunca chegou a ser bem-sucedida. A navegação dos rios, a despeito de ter entrado em execução, era extremamente demorada e contava com diversos empecilhos.

Em 1802, o capitão Domingos António Cardoso relatou a navegação desse curso fluvial. Ao sair do Rio Tocantins, que ligava as capitanias do Pará e Goiás, a expedição passou a barra do Rio Manuel Alves e desceu o Rio Paraná, nunca antes navegado, chegando ao Arraial de

---

<sup>478</sup> 04/05/1798. Ofício do de D. Rodrigo de Sousa Coutinho a Fernando José de Portugal sobre a criação dos Correios marítimos. BNRJ, Manuscritos, I-28,28,033.

<sup>479</sup> Boaventura, “Urbanização em Goiás no século XVIII”, 200.

Cavalcante, em Goiás, após 12 dias. De lá, a expedição seguiu para o Rio das Almas, «distante 8 léguas em altura de 13 graus e meio» demorando mais 23 dias no percurso, passando no caminho por diversas cachoeiras. O total da viagem do Pará ao centro de Goiás, foi, portanto, de 35 dias. A viagem foi realizada por 30 índios de etnia não informada pelo ofício. O capitão averiguou que o caminho poderia ser aproveitado para a comercialização de gêneros como café, algodão em rama e aguardente de cana<sup>480</sup>.

Nesse processo de desbravamento dos rios, a utilização de mão-de-obra indígena foi frequente. Os ofícios mencionam o emprego de índios xavantes nas viagens exploratórias. Em 1799, D. Francisco afirmou que a navegação do Araguaia e a comunicação do Goiás seria conseguida estabelecendo-se uma povoação às margens do mesmo rio no intuito de garantir socorros de víveres para as embarcações reais e da praça que fizessem o percurso. Isso seria feito utilizando-se do trabalho indígena: «reforçando-se sucessivamente com as nações de gentios que estão nas mais lisonjeiras disposições a nosso respeito em poucos anos fica a navegação do Araguaia nos mesmos ou em melhores termos do que dos outros rios»<sup>481</sup>. Esse estabelecimento na margem do Araguaia garantiria «a brevidade das comunicações assim para o correio ordinário como para os extraordinários que se precisem expedir».<sup>482</sup>

Contudo, a presença indígena na abertura desse caminho não foi tão pacífica quanto as afirmações de D. Francisco inicialmente deixam entrever. O confronto entre tropas e habitantes nativos da região foi frequente. Destaque especial merece o conflito entre autoridades militares e os índios Apinajés, habitantes da margem do Araguaia, durante as tentativas de construção da povoação que serviria de paragem durante o percurso entre Pará e Goiás. Desde 1799, o governador do Pará alertava para a necessidade de «se reduzir por termos amigáveis os gentios

---

<sup>480</sup> 15/10/1802. Ofício do Governador e Capitão general do Estado do Pará e Rio Negro D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho para o Secretário de estado da Marinha e Ultramar visconde de Anadia [D. João Rodrigues de Spa e Melo] remetendo cópia da carta enviada pelo Capitão Domingos Antônio Cardoso, sobre a navegação e comércio da capitania do Pará com a capitania de Goiás. AHU\_ACL\_CU\_013\_Cx.123, doc. 9448.

<sup>481</sup> 22/11/1799. Ofício do Governador e Capitão-general do Estado do Pará e Rio Negro, D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho, sobre a correspondência trocada com o Governador de Goiás, Tristão da Cunha Meneses, relativa às providências para a comunicação entre as duas capitanias pelo rio Tocantins, bem como sobre um preto chamado João Rodrigues, que insultou o juiz ordinário da vila de Goiás e exaltou a rebelião da França AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.116, doc.8955.

<sup>482</sup> *Idem*.

vizinhos»<sup>483</sup>. A tentativa de *civilizar* os Apinajés resultou em reações negativas por parte dos indígenas. Em 1802, a *redução por meios amigáveis* ainda não parecia ter tido resultado:

[...] e o hábil oficial que o comanda que é de obrigar a nação dos Apinajés que existe nesse território a viver em paz e a entregar-se à lavoura e ao comércio, recebendo a luz do evangelho, desistindo dos atos de ferocidade que por muitas vezes têm vindo praticar nesta capitania e com que ultimamente ameaçaram seus habitantes, bem entendido suscitando Vossa Mercê do seu General a resolução do que deva praticar pois ele está na ignorância da disposição que eu fiz como eu estava da que ele fez<sup>484</sup>.

Outra tentativa de integração interior conduzida por D. Francisco foi a abertura de caminho para o Mato Grosso desde o Pará. Também previsto em seu Plano de Correio, a comunicação entre as duas capitanias deveria ser feita pelos rios Amazonas, Madeira e Mamoré. Mais um caso, portanto, de recovagem fluvial. A navegação sairia do Pará pelo rio Amazonas rumo oeste, para atingir a capitania de Rio Negro pelo Rio Madeira e depois descer para a de Mato Grosso, continuando já dentro desse território pelo Mamoré. Para alcançar o alto Rio Negro, a navegação deveria sair do Amazonas para atingir o rio Solimões<sup>485</sup>. A Coroa enviou ordem para executar a abertura dessas rotas, indicando também que seria necessária a fundação de povoações de apoio ao longo do curso dos rios. As mobilizações para a fundação desses estabelecimentos por parte dos governadores ocorreram efetivamente nos últimos anos do século XVIII, sendo estabelecidos nas cachoeiras do Salto e do Ribeirão. No seguimento dessas medidas, foram discutidos esforços para estabelecer correios entre as duas localidades.

Assim como no caso de Goiás, a correspondência trocada sobre a abertura dessa recovagem fluvial e fundação das aldeias nas Cachoeiras conta com menções à fundação de rota postal coincidente. As discussões acerca do envio de cartas pelas administrações de correio do Pará e Mato Grosso acompanharam esse processo de abertura de rotas e ocupação territorial. Uma ordem régia de 12 de maio de 1798 não menciona o giro de correio, atendo-se somente a questões de incentivo ao comércio. Contudo, alguns anos depois, o governador do Pará indicou que a navegação e comércio do rio Madeira deveria ser colocada em prática em conjunto com

---

<sup>483</sup> *Idem*.

<sup>484</sup> Ofício do Governador e Capitão general do Estado do Pará e Rio Negro D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho, para o Secretário de estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, D. João Rodrigues de Sá e Melo, sobre a notícia participada pelo Governador de Goiás D. João Manuel de Meneses, relativa ao estabelecimento de um destacamento militar na boca do rio Araguaia. AHU\_ACL\_CU\_013\_Cx.123, doc. 9514.

<sup>485</sup> 10/05/1797. Ofício (2ª via) do Governador e Capitão general do Estado do Pará e Rio Negro, D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho, para o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, remetendo um plano para o estabelecimento de um Correio Marítimo para as correspondências de Portugal com as suas colônias da parte setentrional do Brasil AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.109, doc.8578.

as reformas postais. Assim como o caso de Goiás, o governador tomou em conjunto as ordens da Coroa de incentivo à navegação e comércio de Mato Grosso e o Alvará de 20 de Janeiro de 1798. A conexão entre roteiros de correio e incentivo comercial aparecem, mais uma vez, como duas facetas do mesmo plano. Em 20 de maio de 1802, escreveu:

Para se pôr em execução na capitania de Rio Negro a recovagem que determina o Alvará de 20 de janeiro de 1798 no parágrafo 16 combinando-se com a navegação estabelecida para Mato Grosso pela Carta Régia de 12 de Maio de 1798 se assentou que se estabelecessem embarcações do Real Serviço a navegar a frete no Solimões, e no Rio Negro [...] <sup>486</sup>.

O comércio fluvial e o giro postal foram garantidos por duas canoas, compradas às custas da Real Junta da Fazenda do Pará. A canoa *Memória* alternaria entre dois percursos: iria primeiramente para Rio Negro pelo rio Madeira, para em seguida atingir o Mato Grosso. Quando retornasse ao Pará, seguiria para o alto Rio Negro pelo rio Solimões. Já a Canoa *Atlante* seria empregada exclusivamente para a comunicação entre Pará, Baixo Rio Negro e Mato Grosso, pela navegação do rio Madeira. Essas canoas funcionaram efetivamente, pois em 20 de maio de 1802, tem-se notícia de que a *Memória* foi expedida com o Ajudante José Raimundo, com carga destinada para o Rio Madeira <sup>487</sup>.

Em conjunto a essas expedições de pequenas embarcações pelos rios navegáveis, o governador da Capitania de Mato Grosso também tratou de organizar o funcionamento da recovagem fluvial. A ligação entre a fundação dos estabelecimentos nas cachoeiras no caminho do rio entre Pará e Mato Grosso e a rota postal aparece claramente em ofício de Caetano Montenegro à Coroa, em março de 1799:

A necessidade de se facilitar a navegação e comunicação do Pará, o novo estabelecimento dos Correios, e o ter dado já princípio a outro estabelecimento na segunda cachoeira do Salto o Governador e Capitão General do Estado do Pará, fazem com que eu procure dar de alguma forma pronta execução a Real Ordem de Sua Majestade relativa a estes estabelecimentos <sup>488</sup>.

---

<sup>486</sup> 20/05/1802. BR, AN, RIO. Negócios de Portugal. Códice 99, vol. 23, 125-26

<sup>487</sup> *Idem*.

<sup>488</sup> 08/03/1799. Ofício do Governador e Capitão general da capitania de Mato Grosso, Caetano Pinto de Miranda Montenegro ao Secretário de estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre uma proposta para economizar nas despesas e poder implantar estabelecimentos ao longo do rio Madeira, para facilitar a navegação até o Grã-Pará. AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1840.

No plano de Montenegro, as aldeias a serem fundadas nas cachoeiras serviriam de ponto de paragem dos correios vindos tanto do Pará quanto do Mato Grosso. Por esse percurso também deveriam ser conduzidas as cartas de Cuiabá e Vila Bela para a capitania do Rio Negro e para o Reino. A correspondência para Portugal seria enviada ao Pará, e sairia de Salinas acompanhando a rota regular dos pacotes de correio marítimo.

Não obstante os esforços, a comunicação entre essas duas capitanias não parece ter tido resultado de imediato. Em 1803, o então governador do Pará Marco de Noronha e Brito indicou que as povoações das cachoeiras, estabelecida no local conhecido como Santo Antônio de Jamari, era inabitado devido a existência de vegetação venenosa no local:

Este estabelecimento existe, e mereceu muito a consideração do meu antecessor, mas não prosperou a medida, primeiro porque todo este rio é abundantíssimo de açacu planta funestíssima cujas folhas envenenam as águas, empestam o ar e por isso perecem todos os que pretendem ser ali habitantes [...] <sup>489</sup>.

Ou seja, do ponto de vista do funcionamento dos correios e da troca de correspondência por esse sistema, a interligação entre Pará, Rio Negro e Mato Grosso ainda eram dificultosas e pouco frequentes. Os desafios impostos pelo caminho, como, por exemplo, a natureza da região, ainda eram avultados e impediam comunicação regular.

Apesar do resultado pouco frutífero dos planos de alguns governadores, foi visível o esforço de reaproveitamento de estradas para a passagem do correio ou abertura de novos caminhos fluviais para esse propósito. Houve mobilização dos governos do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Mato Grosso, Goiás e Pará afim de garantir a ligação postal interna entre esses territórios. Isso demonstra a diligência desses oficiais subalternos da Coroa em cumprir ordens, embora tenham apresentado soluções peculiares, não previstas nas normatizações do centro, que levaram em consideração as vicissitudes locais. Contudo, os mesmos esforços de expansão para o interior não foram acatados por algumas capitanias costeiras ao Norte, notadamente Bahia e Pernambuco.

Os governadores dessas capitanias mostraram-se reticentes em construir as recovagens ou mesmo em abrir rotas postais nos caminhos existentes, alegando que os transportes

---

<sup>489</sup> 15/10/1803. Ofício do Governado e Capitão general do Estado do Pará e Rio Negro 8º conde dos Arcos D. Marcos de Noronha e Brito, para o secretário da Marinha e Ultramar visconde de Anadia D. João Rodrigues de Sá e Melo, sobre a importância do estabelecimento da povoação de Santo Antonio do Jamari perto das primeiras cachoeiras do rio Madeira, para a comunicação entre o Estado do Pará e as Capitanias interiores de Goiás e Mato Grosso. AHU\_ACL\_CU\_013\_Cx.127, doc. 9764.



marítimos seriam suficientes para manter a comunicação interna com as outras regiões de interesse comercial, também costeiras. A opinião dos governadores estava de acordo do que havia sido apresentado em seus planos de correios. Acreditavam ser essencial o aproveitamento da estrutura marítima comercial, que funcionava de maneira efetiva. Isso se aplicava não só para as comunicações com o Reino, mas também interna.

A utilização de caminhos de terra só foi defendida em alguns casos específicos. D. Tomás José de Mello indicou que a ligação por terra da capitania deveria ser feita para a Bahia e para as capitanias subalternas, ou seja, Paraíba, Ceará e Rio Grande. Em cada uma dessas localidades, deveriam ser instaladas Administrações de correios, responsáveis por receberem cartas de Pernambuco e também enviarem a correspondência destinada à essas capitanias. Essas cartas seriam levadas por caminheiros contratados, a serem pagos pelas rendas das Administrações de correio<sup>490</sup>.

Mas o governador mostrou-se relutante no que diz respeito à ligação por terra para outras capitanias. O motivo era o fato de a comunicação entre Pernambuco e as capitanias de maior interesse comercial serem feitas essencialmente por mar. Contudo, tentou adotar posicionamento flexível a esse respeito, e não descartou a possibilidade da abertura dessas rotas, caso a Coroa achasse realmente necessário:

[...] pelo que respeita ao estabelecimento dos Correios do interior, determinou a mesma Junta por hora o que se mostra da outra cópia inclusa, estabelecendo Malas para as Cartas que se houverem de dirigir para os diversos Portos dependentes de outros Governos deste Estado do Brasil; visto que estas Capitanias raras vezes se comunicam por terra, porque a maior parte das Vilas se edificaram ao longo das praias: isto não obstante se for praticável, e conveniente estabelecer correio por terra, ou recovagem, a Junta se propõem a fazê-lo, e eu porei nesse objeto toda a atividade, e zelo que Sua Majestade manda; e de tudo Informarei a Vossa Excelência <sup>491</sup>.

Embora a criação de recovagens públicas tenha sido criticada pelo governador de Pernambuco, isso não significou total falta de esforço em manter comunicação interna com outras localidades. A solução apresentada por este governador levou apenas em consideração as facilidades de comunicação por mar. D. Tomás entrou em contato com os governos e Juntas

---

<sup>490</sup> 17/04/1798. . Ofício do Governador da capitania de Pernambuco, D. Tomás José de Melo, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre as medidas que tem tomado para aperfeiçoar o novo plano de Correio Marítimo. AHU\_ACL\_CU\_015\_, Cx.201, doc.13762.

<sup>491</sup> 14/05/1798. Ofício (1ª via) do Governador da capitania de Pernambuco, D. Tomás José de Melo, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre o cumprimento das instruções para o estabelecimento do Correio marítimo pela Junta da Real Fazenda daquela capitania. AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 202, doc. 13807.

da Fazenda de outras capitanias, nomeadamente Bahia e Rio de Janeiro<sup>492</sup>. Aos governadores dessas localidades, por meio de ofício de maio de 1798, fez conhecer o nome do novo Administrador do correio, Maximiano Francisco Duarte, e pediu para ser informado quem eram os Administradores daquelas capitanias. A ideia era que os oficiais responsáveis pelo correio passassem a trocar informações entre si sobre as malas de cartas internas, quer elas fossem enviadas por terra ou por mar. Alguns meses depois, em agosto, Maximiano Francisco Duarte deu notícia à Coroa de que se correspondia regularmente com outros Administradores de correio sobre as malas de cada capitania<sup>493</sup>.

Contudo, a utilização da comunicação marítima não resolvia a questão da integração com as capitanias interiores. Existem poucos indícios a respeito do funcionamento efetivo dos caminhos de correio que ligavam Pernambuco às localidades nas quais as ligações por terra eram necessárias. Há silêncio em relação a possível rota postal para Goiás, Mato Grosso e Minas Gerais.

Mesmo para as capitanias subalternas de Pernambuco, não existem indicações claras de abertura de itinerários de correio. Entretanto, parece ser fato que em 1799 existia uma estrada postal entre Pernambuco e Paraíba. Em julho deste ano, o Governador, Bispo D. José Joaquim da Cunha de Azeredo Coutinho, faz menção a essa ligação terrestre quando dá notícias da chegada do Correio Marítimo vindo de Lisboa. As cartas para Paraíba foram desembarcadas em Pernambuco, pelo que Azeredo Coutinho fez remeter, em 24 de julho, a mala ao governador, pedindo-lhe que enviasse as cartas da Paraíba para serem remetidas para Lisboa. Em resposta, o governador da Paraíba indicou ter recebido a mala no dia 28 de julho<sup>494</sup>. Ou seja, nesse caso específico, a ligação Reino-Pernambuco-Paraíba funcionou de maneira efetiva, havendo interconexão entre Correio Marítimo e terrestre. As cartas chegaram de Lisboa a Pernambuco, sendo depois enviadas para a Paraíba. É notável a rapidez do percurso nesse caso: o governador

---

<sup>492</sup> Conforme ofícios anexos em 08/08/1798. Ofício do Governador e Capitão general da capitania de Pernambuco, D. Tomás José de Melo, para o secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre o cumprimento das instruções para o estabelecimento do Correio marítimo e dos correios do interior da América. AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 203, doc. 13858.

<sup>493</sup> Ofício do Contador da Junta da Real Fazenda da capitania de Pernambuco, Maximiano Francisco Duarte, para o Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a sua nomeação para Administrador do Correio Marítimo naquela capitania. AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 203, doc. 13850.

<sup>494</sup> 31/07/1799. Ofício (1ª via) da Junta Governativa da capitania de Pernambuco ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre os motivos que impossibilitou a ida dos Correios Marítimos para o porto da Paraíba e ter de permanecer em Pernambuco. AHU\_ACL\_CU\_015, Cx.209, doc.14190

da Paraíba recebeu as cartas de Recife em apenas 4 dias. É possível que essa mesma lógica tenha se repetido ao longo dos anos. Os Paquetes de correio chegariam do Reino ou em Pernambuco ou na Paraíba, e as cartas seriam encaminhadas pela via terrestre.

O governo da Bahia também buscou dar satisfações à Coroa a respeito das medidas tomadas para a implantação do correio terrestre. Contudo, a questão da abertura das recovagens públicas, obrigatória pelas normas, não foi seguida à risca na Bahia. Similarmente ao que ocorreu em Pernambuco, o governador posicionou-se contrariamente à abertura de rotas oficiais de correio para ligar-se às capitanias centrais, especialmente a de Goiás. Para justificar-se, colocou novamente a questão dos gastos. Em sua concepção, a manutenção de uma rota postal seria demasiadamente onerosa à Real Fazenda, e a mesma não seria necessária, visto que as ligações comerciais entre Bahia e Goiás eram escassas:

A disposição do parágrafo decimo sexto do sobredito Alvará sobre se estabelecer entre as capitanias do centro, e dos Portos numa recovagem publica, para a condução dos gêneros, e efeitos, não tem por hora lugar, pois seria necessário comprar por conta da Real Fazenda cavalgaduras, melhorar alguns caminhos, e Estradas, e povoá-las, quando o Comércio entre esta Cidade, e a Comarca da Jacobina, que verdadeiramente seria a única que poderia exigir esta providencia, não é ainda tão avultado que requeira este estabelecimento<sup>495</sup>.

Percebe-se, portanto, a discrepância da vontade da Coroa e o real poder de ação dos seus representantes. A política central era claramente a favor de criar meios para a integração das capitanias do centro, especialmente Goiás e Mato Grosso, com as costeiras. Contudo, pelo menos para os primeiros anos da reforma, houve posicionamentos contrários à essa vontade.

A justificativa utilizada, nesse caso, baseou-se no entendimento do sistema postal como ramo de interesse da Real Fazenda e necessário para o bom funcionamento das transações comerciais. Os correios passaram a ser entendidos pelos agentes da Coroa portuguesa como um ramo da administração direta com fins de impulsionar o fluxo de mercadorias, dependentes da troca de correspondência, além de garantir lucros por meio do pagamento do porte. A taxa das cartas também serviria para a automanutenção das administrações postais. Portanto, a fundação de estruturas de correio em locais com pouco interesse comercial, e, conseqüentemente com pouca troca de cartas e diminuta recolha do porte, ia de encontro aos principais objetivos delineados para a instituição no momento da sua reforma.

---

<sup>495</sup> 22/04/1799. Resposta da Junta da Real Fazenda da Bahia à proposta da Junta da Real Fazenda de Goiás, sobre o estabelecimento do serviço de correio entre as duas capitanias, na qual aquela Junta expõe os motivos porque não aceita a referida proposta. AHU\_Bahia\_CA, Cx. 99, doc. 19431.

Tendo em vista esse mesmo entendimento, as regiões menos privilegiadas economicamente faziam tentativas de estabelecer correios com o intuito de estimular o comércio, a troca de correspondência e a recolha da taxa de porteamento. Não obstante a resistência do governador da Bahia em criar correios por terra para Goiás, Tristão da Cunha Menezes tentou estabelecer essa rota postal, tendo a intenção de colocá-la em funcionamento a partir de 1º de janeiro de 1799. O caminho de ligação seria feito pela Comarca de Jacobina. À essa decisão, respondeu D. Fernando José de Portugal que a Junta da Fazenda da Bahia achava essa abertura de rota postal desnecessária e onerosa:

[...] não se animando contudo a promover algum estabelecimento pelo que respeita aos correios da terra, muito principalmente para essa capitania, porque posto sejamos confinantes com ela pela Comarca da Jacobina, se observou que já hoje é muito pouco ou quase que nenhum comércio que há entre ambos, tanto pelo que respeita as dependências do Real Serviço como dos particulares: sabem Vossa Excelência e mais senhores muito bem a grande distância que ocorre entre esta, e essa capitania, que a pouca cultivação do seu terreno e ainda mesma a aspereza dos caminhos não dificultam pouco o trânsito de um correio, e que este só será praticável à custa de avultadas despesas para as quais jamais poderá chegar o pequeno crédito de algumas poucas cartas, que de tempos em tempos se ofereçam<sup>496</sup>.

A ideia desenvolvida pelo governador da Bahia e por outros que eram contrários a abertura de correios e rotas postais pode parecer, à primeira vista, um paradoxo. Isso porque o principal argumento utilizado por D. Fernando José de Portugal, contrário aos correios terrestres, estava ligado às questões financeiras e comerciais, duas áreas que, na realidade, justificavam existência de correios ao longo do século XVIII. A construção de sistemas postais, nos planos políticos da época, tinha como propósito justamente aumentar o comércio entre duas regiões, facilitando a comunicação escrita necessária as transações de gêneros. Por isso as normas recomendavam a abertura de recovagens, justamente para estimular trocas comerciais que talvez fossem mais dificultosas antes da existência da estrada. Paralelamente a este objetivo, havia outro, de arrecadar montantes o suficiente para manter a estrutura e gerar lucros. Contudo, D. Fernando e outros governadores recusavam a abertura de rotas postais para localidades distantes, nas quais havia *muito pouco ou quase nenhum comércio*, sob a alegação de que a empreitada não interessava aos próprios negociantes e, além disso, não traria lucros aos cofres régios. Portanto, manter a ligação postal entre Goiás e a Bahia era mais interessante para a primeira capitania do que para a segunda, uma vez que a região goiana necessitava de novos meios de florescimento comercial. A integração territorial de regiões interiores almejada

---

<sup>496</sup> *Idem.*

nas reformas de correios, em certos casos, foi frustrada devido à falta de interesse de certas capitanias costeiras que viam a utilidade de um sistema postal somente para as comunicações regulares com regiões da costa.

Além disso, é preciso ter posicionamento crítico à visão colocada por D. Fernando José de Portugal, de que *quase ou nenhum comércio* havia entre as capitanias. As ligações terrestres entre Goiás e Bahia iniciaram-se de forma constante em meados do século XVIII, e, até o século XIX, o chamado *Caminho dos currais e Bahia* foi importante para o comércio de escravos entre as regiões<sup>497</sup>. Ademais, grande parte do gado importado para Goiás era proveniente da Bahia, pelo que a manutenção de comunicação regular talvez também fosse interessante para esta capitania do Norte, não obstante as resistências do seu governador<sup>498</sup>.

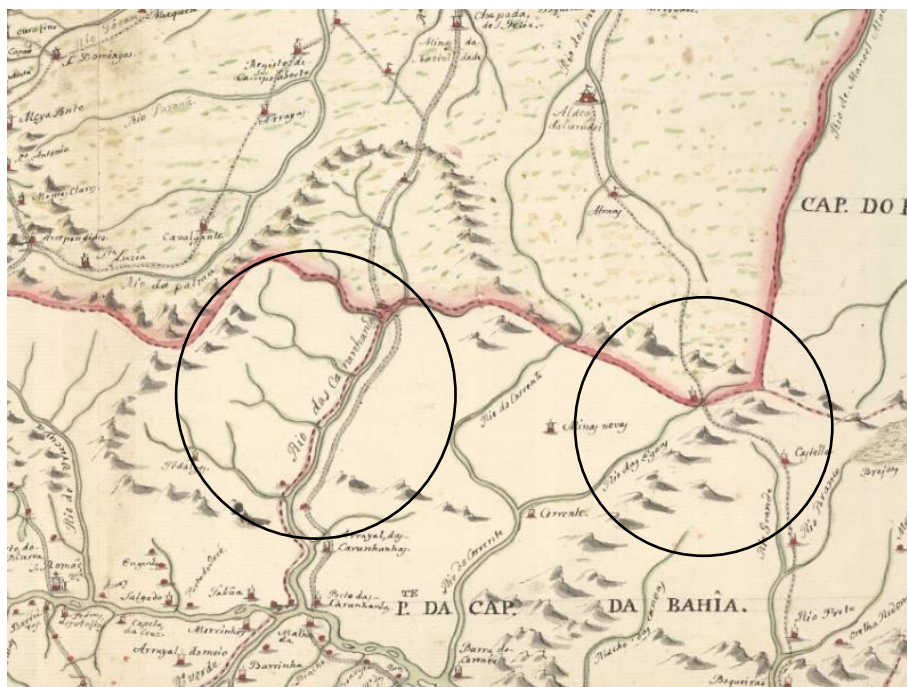
Portanto, os caminhos entre Bahia e Goiás funcionavam efetivamente, e as viagens comerciais eram muito mais frequentes do que os relatos de D. Fernando José de Portugal deixam vislumbrar. Tanto que mapas da época apontam a existência não só do caminho sugerido pelo governador de Goiás para ser a rota postal, mas também uma alternativa. Enquanto os mensageiros de correio deveriam seguir pelo Rio das Éguas, outra estrada, que passava por Carinhanha, também era uma possibilidade. Esses caminhos de fato continuaram a serem trilhados ao longo do século XIX, pois o *Guia dos caminhantes*, um conjunto de mapas produzido em 1817, mostra as duas rotas como existentes naquele período.

---

<sup>497</sup> Barbo e Ribeiro, “Os Itinerários da Rede de Caminhos de Vila Boa de Goiás no Século XVIII.”, 445–46.

<sup>498</sup> Boaventura, “Urbanização em Goiás no século XVIII”, 133.

## **Rotas do Rio das Carinhanhas e Rio das Éguas, na divisa entre as capitanias da Bahia e do Goiás<sup>499</sup>.**



*Figura 6: Rota do Rio Carinhanhas e Rio das Éguas - Bahia e Goiás (1817)  
Fonte: Anastácio de Santana. Guia de Caminhantes. 1817, marcação nossa*

Contudo, o que estava em jogo, nos últimos anos do século XVIII, era a transformação destes caminhos usuais de comércio em rotas postais propriamente ditas. Tristão da Cunha Menezes sugeriu a utilização de estradas já existentes para aproveitamento da circulação do correio. No fundo, a mesma medida adotada por outros governadores à época. Isso implicaria em não gastar recursos com a abertura da estrada, mas somente com o pagamento de pessoal especializado para levar a mala. Mas D. Fernando José de Portugal acreditava que até o dispêndio com mensageiros poderia arcar em prejuízos, sendo um gasto desnecessário de infraestrutura. Valeria mais à pena a manutenção dos meios tradicionais de comunicação, ou seja, o envio de portadores particulares ou o carregamento da mala por negociantes que comumente faziam estas viagens. A adoção de um sistema de correios não parecia ser a melhor decisão frente a meios alternativos de comunicação, que funcionavam de maneira eficaz por séculos.

<sup>499</sup> Fonte: Anastácio de Santana. Guia de Caminhantes. 1817. BNRJ, Acervo digital. Acesso em 02/04/2017. [Objdigital .bn.br/ objdigital 2/acervo \\_digital /div\\_ cartográfica/cart325616.pdf](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografica/cart325616.pdf) .Marcação nossa.

Portanto, a abertura das recovagens públicas recomendada nas normas da Coroa não foi seguida por muitos de seus representantes locais nos primeiros anos das reformas. A solução mais comum encontrada foi o aproveitamento de estradas usuais para fazer o giro regular dos correios. Contudo, alguns governadores nem sequer se dispunham a enviar mensageiros pelos caminhos existentes. O único esforço de *abertura* de recovagem foi o caso do Pará, que possuiu a peculiaridade de explorar um caminho fluvial até então pouco trilhado. E essa empreitada foi desafiadora e mesmo pouco frutífera, haja vista os empecilhos encontrados. Ao que tudo indica, a abertura de rotas postais começou a ser mais usual somente após a transferência da Corte para o Rio de Janeiro, quando o interesse de ligações interiores passou a ser mais latente.

### **Novos caminhos, novas rotas postais: os itinerários de correio após 1808**

Em novembro de 1807, sob o bloqueio continental francês e a ameaça Napoleônica, a família real embarcou para o Brasil. Essa solução tinha como o intuito a autopreservação de Portugal, que buscou proteger a posse dos domínios americanos e, a partir da transferência governativa, tentar reaver o território luso na Europa em caso de invasão. O objetivo último, portanto, era manter a unidade do Império português, ameaçado por um lado, por uma iminente invasão francesa, mas também pelas pressões advindas da Grã-Bretanha<sup>500</sup>.

A historiografia comumente associa a ideia de *Império do Brasil* à transferência da Corte para o Rio de Janeiro. Ou seja, a unidade territorial da América portuguesa teria sido consequência da instalação da sede da monarquia na colônia. O vasto território e a abundância dos recursos imprimiram ao Brasil, a partir daquele momento, a vocação de império. Contudo, essa noção, calcada na unidade territorial, já era muito anterior à 1808. Nesse sentido, é importante ressaltar que os planos desenvolvidos por D. Rodrigo de Sousa Coutinho e outras figuras políticas que bebiam nos ideais da Ilustração tinham como premissa básica esse ideal. D. Rodrigo, especificamente, em seus escritos do final do século, apontava para os domínios coloniais como *províncias da monarquia*, ou seja, partes integrantes de um todo<sup>501</sup>. Mas, antes de 1808, não era questionada a centralidade da convergência do império no Reino. A transferência da Corte mudaria isso, havendo, portanto, profunda modificação nos planos da

---

<sup>500</sup> Maria de Lourdes Viana Lyra, *A utopia do poderoso Império: Portugal e Brasil: bastidores da política, 1798-1822* (Rio de Janeiro: Sette Letras, 1994), 118; Valentim Alexandre, *Os sentidos do império: questão nacional e questão colonial na crise do antigo regime português* (Porto: Edições Afrontamento, 1993), 160–64.

<sup>501</sup> Cardoso, “Nas malhas do Império: a economia política e a política colonial de D. Rodrigo de Sousa Coutinho.”

Ilustração reformista e conferia um sentido completamente novo ao Império português, a partir de então, sediado na América <sup>502</sup>.

Devido a transferência da Corte, a modificação nos projetos políticos e econômicos pensados no final do século anterior representou mudanças fundamentais nas estruturas comunicativas e de ligação dos territórios das capitanias. Ou seja, esse processo intensificou os planos de comunicação interna. Tal ênfase nas conexões interiores foi clara para o caso das reformas de correio. A promoção de rotas de correio integradas, especialmente entre as capitanias interiores e as costeiras, tinha como objetivo maior escoar a correspondência do centro do território para as saídas marítimas que permitiam ligação com o Reino. Contudo, há de se levar em consideração a aplicação local desses planos vindos do centro. As recovagens públicas, embora recomendadas pela Coroa, não foram abertas. Em 1798, foram aproveitados caminhos já existentes para a implantação das rotas postais, sendo que alguns itinerários de correios, por falta de interesse das capitanias, nem chegaram a iniciar sua circulação.

É inegável que, a partir de 1808, a dinamização da comunicação territorial foi feita de maneira muito mais efetiva. A transferência da Corte reforçou tendência iniciada em anos anteriores, ou seja, manter a comunicação regular das capitanias interiores com os territórios da costa. Não obstante, havia novo propósito: alcançar a nova sede do centro do poder. A partir de então, mais caminhos foram abertos e roteiros postais inaugurados, sendo que a maior parte deles convergia para o Rio de Janeiro.

Portanto, as ações para a inauguração de rotas postais aumentaram de maneira significativa com a ida da família Real para o Rio de Janeiro. A mudança da Corte trouxe maior peso político para a América portuguesa, e a questão da abertura de novas estradas que permitissem o acesso ao novo centro de poder tornou-se fundamental. Nesse momento, os itinerários de correios delineados pelas Administrações postais foram significativamente mais detalhados se comparados aos anos anteriores. Isso se deu principalmente devido a duas questões centrais. Primeiro, os novos itinerários surgiram em conjunto com a abertura de novas estradas ou melhoria das antigas, sendo, portanto, necessário ter sistematizadas as informações acerca do território explorado. Segundo, a experiência de alguns anos das pessoas envolvidas com as administrações de correio possibilitou maior conhecimento geográfico. Nesse sentido, o domínio dos roteiros postais, adquirido pelo constante trilhar dos mesmos, gerou informações

---

<sup>502</sup> Lyra, *A utopia do poderoso império*, 233.



capazes de sugerir melhorias no giro postal. Esses dois elementos foram responsáveis pelo maior detalhamento dos roteiros, que passaram a trazer elementos como tempo e distância, bem como as paragens intermédias entre dois pontos principais.

Anteriormente, o giro do correio foi primordialmente baseado em caminhos pré-existentes, principalmente no caso das ligações entre Rio de Janeiro, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e São Paulo. Somente as comunicações de Goiás e Mato Grosso com o Pará representaram de fato a exploração de rotas ainda pouco utilizadas, as vias fluviais. Com a transferência da Corte, a ênfase deu-se não só na melhoria das antigas estradas, mas também na efetiva adoção de novos caminhos. Essa expansão implicou também em maior capilaridade dos itinerários de correios, que passaram a adotar novos roteiros e também a incluir, ao longo do seu percurso, paragens estratégicas em novos lugares.

As ordens de criação de roteiro postal lançadas pelo Coroa após 1808 foram inúmeras. As rotas anteriormente existentes complexificaram-se, como no caso do itinerário entre Minas Gerais e Rio de Janeiro e, também, entre Goiás e Pará. Em outros casos, houve a inauguração de novos giros, como, por exemplo, entre as capitanias do Maranhão, Ceará e Bahia e também no caso do caminho terrestre entre a capitania de São Pedro do Rio Grande e São Paulo. Nos dois últimos casos, importa dizer que o fim último era promover a comunicação dessas capitanias do Norte e do Sul com a nova capital.

Ou seja, em algumas localidades, a abertura de Administrações e rotas postais só foi feita pelos governos após a transferência da Corte para o Rio de Janeiro. O eixo inicial entre Rio de Janeiro, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Pará foi alargado, incluindo outras localidades. Não obstante, o novo conjunto legislativo para a abertura de novas Administrações e rotas postais interiores não foi promulgado por vontade única do centro do poder. À semelhança do ocorrido antes do lançamento das normas de 1798, os governadores foram previamente consultados. Nesse sentido, é visível que os governos das capitanias demonstraram-se mais interessados na abertura de novas rotas postais se em comparação ao período anterior. Em alguns casos, inclusive, a abertura do correio foi pedida pela própria capitania e aprovado pela Coroa.

É importante apontar as diferenças entre as fontes que tratam das rotas postais no início das reformas e em 1808 também no que diz respeito ao seu conteúdo. Especificamente, a indicação das rotas postais no período da transferência da Corte é extremamente mais detalhada se comparados aos registros documentais mais antigos. É somente a partir desse momento que

se detecta a confecção de itinerários na forma de tabela (muitas vezes chamadas pelos contemporâneos de *mapas*), que, em grande parte das vezes, indicavam a distância entre pontos em léguas. Anteriormente, os ofícios dos governadores eram mais vagos, contendo somente o nome das principais vilas do giro postal. Pouco informavam acerca dos pontos intermédio das viagens, distância e número de dias gastos no percurso. A partir de 1808, essa informação passou a ser mais precisa. Ou seja, a demonstração do conhecimento do território e a apreensão das suas particularidades para o tempo e a distância gastos no trânsito postal aumentaram consideravelmente. O enraizamento da monarquia em solo americano criou novas necessidades de envio de comunicação mais rápida e eficiente, e, com isso, surgiram apontamentos mais detalhados em relação as viagens a serem feitas mensalmente pelos correios. É importante ter-se em mente, também, o conhecimento geográfico adquirido localmente pelos caminheiros transportadores das malas que, de alguma forma, foram passados às Administrações postais para sugerir melhorias de roteiros.

Essa nova complexidade é clara quando se deita o olhar no caso nos correios de Minas Gerais. Embora os roteiros postais dessa capitania tenham sido amplamente discutidos no período posterior, a partir de 1808, novos planos passam a ser executados, havendo alterações e ampliações de percurso. Nesse sentido, diversas vilas e localidades não mencionadas anteriormente nos ofícios acerca do giro postal passam a aparecer em forma de itinerários detalhados, especificando-se todos os locais e suas respectivas distâncias. Ou seja, além de maior detalhamento no registro documental dos itinerários, houve também a inclusão de novos percursos não adotados na primeira fase.

O primeiro indício dessa mudança para as Minas ocorre um pouco antes da transferência da Corte, em 1807. Trata-se da adoção de um novo percurso para o giro do correio entre Minas e Rio de Janeiro, uma variante do Caminho Novo. Essa mudança foi impulsionada pela experiência adquirida pelas pessoas a cargo da Administração do correio de Minas, que utilizaram o conhecimento prático dos mensageiros que trilhavam o caminho para modificá-lo. Essa alteração foi acompanhada pela inventariação dos principais pontos de paragem entre os dois locais, bem como a distância e o tempo de percurso em cada ponto. Ou seja, o trilhar frequente das estradas contribuiu para o melhor conhecimento do território por parte dos mensageiros. Esse conhecimento territorial prático, eventualmente, influenciou na escolha por percursos que pareciam mais eficientes aos anteriormente adotados. Essa nova forma de organização tinha o sentido prático de instruir as Administrações postais acerca do melhor percurso a ser tomado.

O Caminho Novo possuía três variantes possíveis: um saindo ou do Porto do Pilar para navegar a baía de Guanabara e seguir pelos rios da baixada. O outro, por meio da Serra da Estrela, partia do porto do mesmo nome, no fundo da baía de Guanabara, e seguia pelo rio Inhomirim, para depois continuar por percurso terrestre. Por fim, o caminho da Terra Firme, que subia o Vale do Santana. Esse último caminho era abandonado no período do verão devido às chuvas e consequentes enchentes, preferindo-se as rotas navegáveis<sup>503</sup>.

Em 1807, o Administrador do correio do Rio de Janeiro, Manoel Moreira de Figueiredo, a pedido da Junta da Fazenda, elaborou um plano de reforma para melhorar o giro postal para as Minas Gerais. Para isso, o Administrador ouviu os correios de postas (mensageiros a cavalo) que faziam frequentemente o percurso. A partir da experiência desses funcionários detalhada na fonte em questão, fica claro que dois caminhos eram utilizados para o carregamento da mala: o do Porto da Estrela e outro, «sempre por terra». Manoel Moreira de Figueiredo indica que, a partir daquele momento, seria melhor adotar o Caminho da Estrela:

[...] e em tais termos a navegação daqui para a Estrela é muito menos sujeita a incertezas do que o dito caminho por terra, por isso que em todo o ano por muito poucos dias se deixa de fazer, e mais falhariam os correios pelos embarços dos caminhos e enchentes, seguindo sempre por terra, do que se hão de demorar por falta de navegação da Estrela, estando reparada a serra, e as estradas pela afluência das tropas sempre em melhor estado<sup>504</sup>.

Além disso, outros fatores favoreciam a escolha do caminho da Estrela. Os correios de posta reclamavam que o «[...] caminho sempre por terra, além de solitário, falta de pousadas, comodidades e providências, tem grandes serras, que estão intransitáveis, e que nunca se concentraram em quanto a Real Fazenda não fizer grave despesa[...]»<sup>505</sup>. Ou seja, o repetido trilhar do caminho revelou aos viajantes do correio uma realidade não muito favorável ao seu trabalho, especialmente pela falta de estrutura e pelas características naturais do território. O caminho da Estrela, ao contrário, poderia ser facilmente percorrido em seu trecho referente somente ao Rio de Janeiro em 1 semana entre ida e volta, saindo-se na quarta e retornando-se na segunda, perfazendo 44 léguas. Essa informação de tempo e distância vem detalhada no plano, atribuindo-se a cada paragem dia específico e número de léguas percorridas. Essa forma

---

<sup>503</sup> Costa, “Registro do caminho novo para as minas de ouro nos mapas antigos”, 89.

<sup>504</sup> 16/01/1807. Plano de reforma do Administrador do correio do Rio de Janeiro para a condução da mala entre Rio de Janeiro e Minas Gerais. *Anexo a 14/03/1807 Ordem do Conde dos Arcos, Vice-rei do Brasil a Pedro Maria Xavier de Ataíde e Melo, Governador general da capitania de Minas Gerais, determinando a reforma do Correio para a capitania do Rio de Janeiro, além das medidas para diminuir a despesa do correio geral.* BNRJ, Manuscritos, I-26,31,056.

<sup>505</sup> *Idem*.

de organização do itinerário não aparece nos planos iniciais dos correios discutidos pelos governadores.

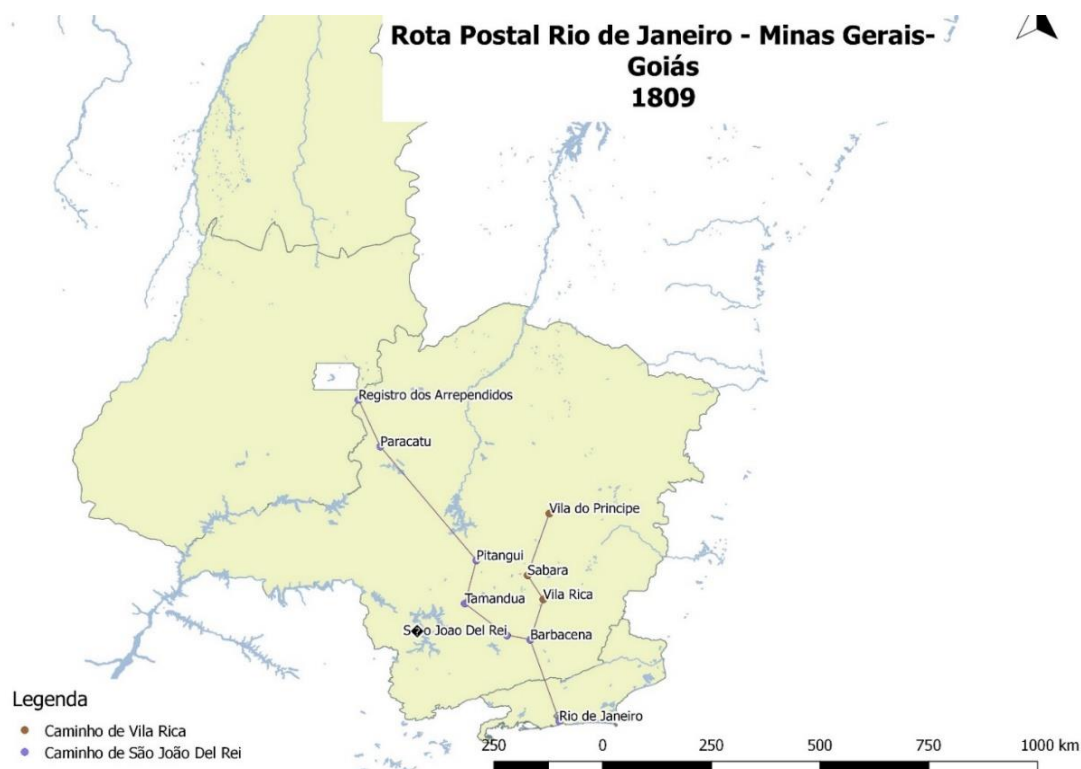
É importante perceber, para o caso do roteiro postal entre Rio de Janeiro e Minas Gerais, como a prática adotada, inicialmente, contou com o conhecimento já existente do caminho normalmente tomado para viajar de uma capitania a outra. Adotou-se, nos primeiros anos da reforma, o Caminho Novo e seus principais pontos de paragem (registros) para receber as malas de cartas. Esse caminho possuía variantes. Inicialmente, ao que tudo indica, os correios percorriam a via terrestre. Com o passar dos anos, a experiência prática dos correios de postas foi utilizada como base para adotar-se a variação saindo do Porto da Estrela. Portanto, os roteiros postais foram construídos no conhecimento territorial previamente existente, e adaptados a partir do ganho de conhecimento de indivíduos ligados à Administração postal. Isso gerou também complexificação da descrição dos itinerários, havendo maior preocupação em apontar especificidades ligadas à tempo e distância.

Nos anos seguintes, manteve-se tendência ao detalhamento na descrição dos itinerários postais, com a particularidade de que houve também busca maior por adotar caminhos não previamente trilhados pelos correios. Uma das principais alterações diz respeito a criação de itinerário direto do Rio de Janeiro para São João Del Rei, sem passar primeiramente por Vila Rica. O novo roteiro, lançado em 1809, apontava para Barbacena, ou região do cangalheiro, como ponto intermédio de paragem do correio que saía da Corte tanto para Vila Rica como para São João Del Rei. O percurso também implicava na inauguração de um novo itinerário para Goiás e Mato Grosso. Em substituição ao usual giro de Vila Rica para Goiás, passando por Sabará, e seguindo para Paracatu, a partir desse momento passou-se a utilizar da rota saindo de São João Del Rei rumo a Tamanduá e Pitangui, para finalmente atingir Goiás por Paracatu e deixar a mala no registro dos Arrepellidos. A frequência da saída do correio também foi alterada: ao contrário dos planos iniciais de 1799, que indicavam um espaço de três ou quatro meses, o giro deveria ser mensal ou, no máximo, de dois em dois meses<sup>506</sup>.

*Figura 7: Rota de correio entre Rio de Janeiro, Minas Gerais e Goiás (1809)*  
*Mapa elaborado pela autora com o software QGIS*

---

<sup>506</sup> Decisão n. 12, de 08 de maio de 1809. Sobre os correios da capitania de Minas Gerais. Coleção das decisões do Governo do Brasil, (Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1891), 10-15.



Portanto, o sistema de rotas postais iniciado em 1798 passou por profundas mudanças a partir de 1808. Houve clara intensão da Coroa em facilitar os caminhos que ligavam o Rio de Janeiro a Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Pará. A intensão era tornar a correspondência entre essas capitanias mais fáceis, breves e seguras. Contudo, essa melhoria encontrou empecilhos. Em dezembro de 1810, o governador de Goiás Fernando Delgado Freire escreveu acerca da demora do correio entre sua capitania e a Corte:

Aproveito como agora a ocasião de portador para dirigir a Vossa Excelência os meus ofícios, pois que recebendo aqui os da corte, vindo pelo correio, cinco, seis meses e mais depois das suas datas, se eu remetesse o meu pelo mesmo, sofreriam igual demora, que poderia ser notada e talvez prejudicial a muitos dos objetos que fazem o seu contexto. *Aqui não temos correio se não de quatro em quatro meses, e as vezes muito mais, sendo por isto a correspondência dessa corte, tanto, ou mais demorada de que quando ela se achava em Lisboa (...)*<sup>507</sup>.

Duas questões chamam a atenção no ofício de Delgado Freire. Primeiro, a utilização de um portador particular, não pertencente ao sistema de correios, para enviar seus ofícios à Corte. A medida foi tomada como solução extraordinária devido à demora da mala de cartas, que

<sup>507</sup> 29/09/1810. Ofício do Governador de Goiás Fernando Delgado Freire de Castilho a D. Rodrigo de Sousa Coutinho. Anexo a 18/04/1811. Ordens a Junta de Arrecadação e Administração da Real Fazenda, assinada pelo conde de Aguiar, referentes a compras de cavalos e escravos para os real cavaleiros, os pagamentos de hipotecas, a nomeação de cargos, ao pagamento de soldos vencidos, a demora dos correios, ao cumprimento de requerimentos realizados pelo Real Erário no mês de abril. BNRJ, Manuscritos, I-27,19,004, *grifos nossos*.

chegava a Goiás somente em 5 ou 6 meses. A segunda é a observação de que o correio de Goiás só saía a cada quatro meses. Ou seja, não obstante a ordem de 1809 para que o giro postal fosse mensal, o mesmo continuava a funcionar como em 1799. Por fim, destaca-se a observação de que o correio era mais ou tão demorado do que quando a Corte se encontrava em Lisboa. É interessante a percepção do governador acerca da distância que separava a capitania de Goiás do centro de poder. Mesmo com a Corte muito mais próxima e acessível por terra, a capitania ainda continuava, em sua opinião, igualmente isolada. Isso porque embora a comunicação com a Corte não implicasse mais em necessidades de enviar a correspondência por terra até um porto que levasse as cartas por via marítima, a frequência do itinerário de correio era tão baixa que continuava a prejudicar a regularidade da troca de missivas.

Além disso, Delgado Freire indicou que o sistema de correios para Goiás, Mato Grosso, Pará e Maranhão por via de Minas Gerais era ignorado pela maioria dos habitantes daquela capitania: «[...] para constar que pelo correio de Minas Gerais, podem ser dirigidas as correspondências de Goiás, Mato Grosso, Pará e Maranhão, o que a maior parte da gente ignora, como eu mesmo presenciei»<sup>508</sup>. Ou seja, o sistema iniciado em 1799 e alargado em 1809 ainda funcionava de maneira limitada em fins de 1810. Tendo em consideração o relato de Delgado Freire, o Real Erário demandou à Junta da fazenda para que «faça observar com toda a exatidão o Plano ultimamente adotado sobre os correios do interior, afim de seguirem regularmente as marchas estabelecidas, e de chegarem impreterivelmente as malas nos dias aprezados aos lugares de seu destino».<sup>509</sup>

Se o correio para Goiás e Mato Grosso passou a seguir por São João Del Rei em 1809, em contrapartida, no mesmo ano, o giro para o Pará seguiria o antigo caminho de Vila Rica e Sabará para atingir Goiás pelo Registro de Santa Maria para seguir ao Norte. Nesse período, o itinerário do correio até o Pará passando pelo registro de Santa Maria foi descrito de maneira detalhada, em duas ocasiões. Primeiramente, em 1808, por Joaquim Teotônio Segurado, em sua *Escalas de dois caminhos da cidade do Rio de Janeiro à do Pará pela Capitania de Goiás*. A primeira rota era feita inteiramente por percurso terrestre, saindo do Rio de Janeiro, passando por Minas Gerais pelo caminho que levava a Sabará para seguir até o registro de Santa Maria em Goiás. A seguir, o caminho era conduzido por terra até Porto Real, no Norte de Goiás, para

---

<sup>508</sup> *Idem.*

<sup>509</sup> *Idem.*

então seguir ao Pará, perfazendo 290 léguas em 97 dias. A segunda rota era exatamente idêntica a primeira até o Registro de Santa Maria, mas, a partir daí, o percurso tomado era pelo Rio das Correntes, para atingir Porto Real e seguir, por terra, ao Pará, perfazendo 350 léguas em 96 dias. O nível de detalhamento dos caminhos é a ponto de o autor relacionar 11 localidades entre o ponto inicial e o final, no itinerário terrestre e 9 no itinerário fluvial<sup>510</sup>.

No ano posterior, em 1809, foi confeccionado o *Mapa das Vilas, Arraiais, Capelas, e Fazendas, que há na estrada, que vai de Vila Rica até o Registro de Santa Maria da Capitania de Goiás* [...]. É importante apontar que esse documento, apesar de conter o título *Mapa* foi confeccionado como uma tabela de itinerário, apontando as paragens intermédias entre o ponto inicial e final. O detalhamento é maior do que o primeiro documento descrito, apontando 48 pontos intermédios (não só vilas, mas também arraiais, rios e mesmo fazendas) entre Rio de Janeiro e o Registro de Santa Maria, perfazendo 149 léguas e meia. Contudo, ao contrário do primeiro caso, a descrição do roteiro não se estende até o Pará<sup>511</sup>.

O interesse pela revitalização do roteiro postal que ligava Goiás ao Pará ocorreu devido a mudanças administrativas no território de Goiás iniciadas em 1808. Nesse ano, o próprio Joaquim Teotônio Segurado solicitou a Coroa a criação de uma comarca no Norte de Goiás, na qual ele seria ouvidor. Desde sua criação, a capitania de Goiás sempre contou com somente uma comarca, a de Vila Boa, e os diversos julgados do território foram a ela subordinados. Os planos de Segurado para a divisão de Goiás em duas Comarcas iniciaram-se em 1806, com a sua *Memória Econômica e Política sobre o comércio ativo da Capitania de Goiás*. O projeto tinha como intuito superar a crise econômica causada com o esgotamento do ouro na região e incentivar a dinamização do Norte da capitania com o Grão-Pará por meio da troca de gêneros comerciais e da pecuária.

De uma maneira geral, as ideias de Segurado encontram eco nas discutidas anteriormente por Tristão da Cunha de Menezes e Francisco Maurício de Sousa Coutinho, acerca das trocas econômicas entre a região goiana e o Pará, em fins do século XVIII. Contudo, o projeto ia mais além, pois redesenhava a estrutura administrativo-territorial de Goiás, dividindo-a em duas comarcas. A dinamização da comunicação e comércio só poderia ser feito

---

<sup>510</sup> 17/06/1808. Escalas de dois caminhos da cidade do Rio de Janeiro à do Pará pela capitania de Goiás. BR, AN, RIO. Série Interior. AA, IJJ9 493.

<sup>511</sup> 30/03/1809. Mapa das Vilas, Arraiais, Capelas, e Fazendas, que há na estrada, que vai de Vila Rica até o Registro de Santa Maria da capitania de Goiás (...).BR, AN, RIO. Série Interior. AA, IJJ9 468.

a partir de um caminho que ligasse a nova Comarca tanto à Corte quanto ao Pará, sendo previsto, desde o início, o estabelecimento de um correio entre Porto Real, sede da Comarca, e o Pará. Essa rota postal, que também era caminho de comércio, poderia ser feita ou por terra ou por rio, aproveitando-se a navegação do Maranhão/Tocantins ou do Araguaia.

A continuidade das expectativas de comunicação e comércio regular entre Goiás e Pará pela via fluvial é um indício de que os planos dos primeiros anos funcionaram de maneira limitada. Assim, houve necessidade, a partir de 1808, de retomada das discussões políticas acerca desse plano comunicativo. Em 1809, Manoel Jacinto Nogueira da Gama, escrivão do Erário Régio, em comentário as intenções de Joaquim Teotônio Segurado, lembrou dos esforços feitos no período anterior, e indicou que a navegação com embarcações oficiais no Araguaia foi interrompida em um determinado momento. Segundo Nogueira da Gama, D. Francisco de Sousa Coutinho implantou a comunicação pelo Araguaia com sucesso, construindo embarcações específicas da Real Fazenda para carregar os gêneros de comércio. Mas a mesma foi suspendida pelos idos de 1803, quando o sucessor do governador de Tristão da Cunha Menezes, em Goiás, deu fim as embarcações oficiais da Real Fazenda<sup>512</sup>.

Assim, após 1808, a comunicação fluvial de Goiás com o Pará ainda era morosa, sendo que as ações dos governantes da época foram no sentido de tentar retomar os planos previamente iniciados. Isso se estendia não só para a nova unidade administrativa ao Norte da capitania de Goiás, mas também para região mais ao sul. Em 1811, o governador Fernando Delgado Freire indicou à corte a necessidade de fazer com que a navegação dos rios seja «restaurada, e até florescente e em bases sólidas, seguras e liberais». Também era necessário estimular as transações convidando «os Negociantes a frequentarem o comércio por meio desta Navegação até agora muito dilatada, e arriscada». Indica, também, que os gêneros trocados entre as duas capitanias eram escassos<sup>513</sup>.

Portanto, duas principais situações delineiam-se após 1808. Primeiramente, tem-se o incentivo da Coroa à abertura de novos caminhos de rotas postais, sendo claro indício da necessidade de conectar a nova corte com o restante das capitanias. Isso resultou, para o caso das Minas, expansão dos roteiros postais e algumas mudanças de percurso que tinham como intuito tornar o giro das cartas mais rápido e regular. Para as comunicações com Goiás e Pará,

---

<sup>512</sup> 27/01/1809. Comentários de Manoel Jacinto Nogueira da Gama ao *Plano para o melhoramento da Capitania de Goiás*, enviado à D. Rodrigo de Sousa Coutinho. BR, AN, RIO. Sério Interior. AA, IJJ9,493.

<sup>513</sup> *Idem*.



esse novo incentivo significou renovadas discussões acerca da navegabilidade dos rios. Tal fato demonstra como as comunicações entre o centro e o norte da América portuguesa ainda necessitavam de melhorias para funcionarem da maneira efetiva esperada pelos governantes da época.

### **Considerações finais**

As normas lançadas pela Coroa acerca dos correios interiores em 1798 provocaram respostas subsequentes das capitanias. Nesse sentido, os ofícios dos governadores dão conta dos esforços e dificuldades de implantação das rotas postais, quer na sua versão terrestre, quer na sua versão fluvial. Esse capítulo procurou enfatizar que a organização das rotas postais fez parte de um plano maior de reestruturação da região aurífera, que buscou desenvolver as potencialidades econômicas de certas capitanias para além da exploração do metal, tendo como mote principal o estímulo às trocas comerciais. O controle das rotas tendo em conta o fluxo postal está inserido nessa conjuntura.

A implantação das rotas postais encontrou diversos empecilhos e foi permeada por problemas de abertura de caminhos, dificuldade de navegação dos rios e necessidade de estabelecimento de novos povoamentos ao longo do caminho. Ademais, mesmo quando existiam estradas de ligação entre as capitanias, a transformação das mesmas em rotas postais não era consenso entre todos os governadores. Alguns acreditavam que enviar correios frequentemente pelas estradas não justificava os gastos das Juntas da Fazenda na manutenção do sistema.

Em 1808, com a transferência da Corte, teve-se novo estímulo para a abertura de caminhos. Houve, nesse momento, mudança essencial de perspectiva, pois o objetivo não era mais garantir somente a comunicação das capitanias interiores com a costa e com o Reino, mas sim criar ou melhorar caminhos para alcançar a nova sede do poder monárquico. Essa renovação implicou em mudança nas rotas de correio. As mais estruturadas, como no caso da estrada entre Rio de Janeiro e Minas Gerais, passaram por um processo de complexificação. Isso significou o alargamento do itinerário postal e a inclusão de lugares não citados nos planos de roteiros iniciais. Houve, também, novas formas de detalhamento dos itinerários por escrito, que passaram a não serem apenas breves indicações de um caminho já conhecido, mas sim documentos que especificavam as paragens do correio ponto a ponto, bem como a distância e o tempo para percorrer o roteiro.

Por meio das comunicações entre o centro da Monarquia e seus representantes locais acerca do sistema de integração postal das capitanias, foi possível perceber que a construção do novo sistema de correios na América portuguesa seguiu rumos específicos ligados ao estímulo a outras atividades econômicas para as capitanias do ouro. As rotas postais, por vezes pensadas em cima dos antigos caminhos auríferos, ou a partir da exploração da navegação fluvial, foram entendidas como parte integrante dos planos de revitalização da América portuguesa. A organização do sistema operacional responsável por garantir a comunicação escrita rápida e regular entre os territórios era tida pelos agentes de governo como essencial para estimular a almejada recuperação econômica.

## **Capítulo VII: Correios de mar: implantação e funcionamento do correio marítimo na América portuguesa**

### **Correio marítimo e marinha de guerra: reforma naval e transporte de correspondência**

Conforme indicado nos capítulos anteriores, a questão do monopólio das cartas foi amplamente discutida tanto no reino quanto na América portuguesa aquando das reformas postais. O pressuposto de que todas as cartas enviadas deviam necessariamente passar pelo sistema postal estava ligado a necessidade da Coroa de controlar o fluxo das cartas e recolher o porte que, em última instância, seria o responsável pelo o autossustento da instituição. Mas as discussões acerca do monopólio foram inúmeras e não havia, no momento das reformas, consenso em relação a quais tipos de correspondência deveriam ser alvo de exclusividade do transporte pelos correios. O Alvará de 20 de janeiro de 1798, em seu parágrafo XI, só deixa claro que as cartas transportadas por mar deveriam sempre passar pelas administrações postais<sup>514</sup>. No que diz respeito às cartas interiores da América portuguesa, embora a obrigatoriedade do envio por correio tenha sido adotada em alguns casos, com clara inspiração do Alvará supracitado, a gama de exceções foi grande a ponto de impedir o funcionamento de um verdadeiro sistema monopolístico.

Levando em consideração que, ao menos no que diz respeito às cartas transportadas por mar, o monopólio existia por conta do Alvará de 20 de janeiro de 1798, é necessário questionar-se como o transporte desse tipo de correspondência passou a ser feito dentro da nova estrutura postal. Duas grandes questões devem ser levadas em consideração.

Primeiro, a Coroa portuguesa, como meio de garantir esse monopólio e facilitar o envio de cartas, lançou mão de embarcações próprias de correio, denominadas *paquetes*. Ao menos em um primeiro olhar, o uso desses navios oficiais parece ter sido uma forma de garantir a subordinação do fluxo das cartas ao sistema postal. Essa designação dizia respeito, genericamente, à pequenas embarcações de transporte de passageiros ou cartas entre países da Europa surgidos a partir de meados do século XVIII. A origem da palavra é inglesa, sendo posteriormente adotada em Portugal para descrever embarcações de cartas vindas da Grã-Bretanha. No século XVIII, era assim definido: «Do princípio da confederação de Portugal com

---

<sup>514</sup> 20/01/1798. Alvará (...). Coleção da Legislação Portuguesa, organizada por António Delgado Silva (1791-1801). Lisboa, 1828, 480.

os Aliados, se introduziu na Corte esta palavra, com ocasião das cartas de Inglaterra, que por não passarem por França e Castela, vem por Correio do Mar»<sup>515</sup>. As principais características estruturais dos paquetes eram as seguintes:

[...] em matéria de construção naval de um Pacote Correio Marítimo, as suas características específicas deveriam rodar a volta de velocidade/tonelagem, área de velame e armamento de artilharia para defesa contra os navios de corso e piratas e sobretudo robustez do casco que permitisse atravessar o Atlântico e voltar ao porto de Lisboa várias vezes ao ano, em viagens sucessivas sem intervalos senão os necessários ao reabastecimento<sup>516</sup>.

Essas embarcações que levavam ou traziam cartas também poderiam ser denominadas na época simplesmente como Correios Marítimos. Em dicionários do século XIX, Correio Marítimo pode ser entendida como «embarcação ligeira empregada em conduzir as malas de uns para outros portos»<sup>517</sup>. Já *Paquebote* designa «embarcação ligeira»<sup>518</sup> e Pacote é definido como correio, empregado na condução das malas»<sup>519</sup>.

Em segundo lugar, não se deve esquecer que os navios de comércio, por serem numerosos e fazerem parte de redes antigas e sólidas de comunicação, poderiam representar ameaça ao sistema de monopólio. Por isso, o Alvará de 20 de 1798 foi responsável por subordinar essas embarcações aos correios, obrigando toda e qualquer carta que fossem em navios mercantes a estarem fechadas dentro da mala postal.

Portanto, fica claro que a manutenção de uma estrutura na qual somente os navios de correio levassem cartas poderia ser demasiadamente custosa, além de entrar em concorrência com outro sistema mais antigo e bem organizado, que eram as embarcações de comércio. Tendo em vista essa dupla forma de transporte das cartas de mar, se faz necessário discutir como esse sistema funcionava e, sobretudo, como era feito o controle dessas embarcações para garantir o cumprimento das normas.

Inicia-se pela discussão das embarcações oficiais. A aquisição e construção de dos paquetes teve o principal intuito de garantir meio de transporte rápido e eficiente para a troca

---

<sup>515</sup> Bluteau, “Vocabulário português e latino”, 523.

<sup>516</sup> Romano Caldeira Câmara, “Os ‘Paquetes Correios Marítimos’ e alguns dos artigos do Alvará de D. Maria I”, *A Filatelia portuguesa* 12, nº 96 (2000): 3.

<sup>517</sup> João Pedro de Amorim, *Dicionário de marinha: que aos oficiais da Armada Nacional Portuguesa O.D e C* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1841), 108.

<sup>518</sup> *Idem*, 230

<sup>519</sup> *Idem*.

de correspondência. Isso supriria tanto o interesse da comunicação escrita oficial/administrativa quanto da comercial e particular. A análise dos planos dessa empreitada revela que o último ponto era o de maior relevância, pois os navios de correio armados em guerra eram essenciais para garantir tanto a segurança da informação trocada nas cartas de comércio quanto das mercadorias.

Essa ênfase comercial não estava presente somente nos planos de correio marítimo. Em grande medida, a recuperação do comércio foi o que animou toda a reforma da marinha de guerra da época. Portanto, antes de abordar propriamente as embarcações postais, é preciso salientar que essa iniciativa não pode ser separada das transformações ocorridas no âmbito mais alargado da marinha. A década de 1790 foi um período de intensa regulamentação naval, havendo a criação de diversas instituições tais como o Conselho do Almirantado, em 1795, a Real Junta da Fazenda da Marinha, em 1796 e o Hospital da Marinha Militar e a Brigada Real da Marinha, em 1797. D. Rodrigo de Sousa Coutinho, Ministro e Secretário da Marinha e Ultramar entre 1796 e 1801, foi um dos maiores responsáveis por essas transformações. Durante seu percurso como ministro, houve a montagem de uma esquadra na América portuguesa com claros objetivos de defesa tanto do território quanto do comércio do ultramar a partir do aperfeiçoamento da estrutura bélica<sup>520</sup>.

Outro ponto importante da renovação naval empreendida por este ministro foi a inauguração da sociedade real marítima, em 1798. Essa instituição teve como intuito difundir o conhecimento científico relacionado a área marítima, especialmente por meio da produção cartográfica e de demais saberes científicos dos mares<sup>521</sup>. O objetivo desta sociedade era garantir o conhecimento territorial, especialmente dos domínios, para assim permitir melhores conexões mercantis entre o atlântico e os territórios continentais<sup>522</sup>. Por isso, as comunicações marítimas e fluviais representavam uma faceta crucial deste projeto. De acordo com o Alvará de criação da sociedade:

[...] de que depende o mais exato conhecimento de todos os Meus Domínios, para poder elevá-los ao melhor estado de cultura, e promover as comunicações interiores, assim como

---

<sup>520</sup> Rosângela Maria da Silva, “Heranças do Antigo Regime português na estruturação da marinha de guerra brasileira (1790-1850).”, in *Temas setecentista: governos e populações no Império Português* (Jornada Setecentista, Curitiba: UFPR/SCHLA/Fundação Araucária, 2007), 109–17.

<sup>521</sup> Luís Miguel Carolino, “Dom Rodrigo de Sousa Coutinho, a ciência e a construção do império luso-brasileiro: a arqueologia de um programa científico”, in *Formas do Império: ciência, tecnologia e política em Portugal e no Brasil: séculos XVI ao XIX*, org. Heloisa Gesteira, Luís Miguel Carolino, e Pedro Marinho, 2014, 119.

<sup>522</sup> Kantor, “Mapas em trânsito”, 117.

estabelecimento das manufaturas, que se naturalizem facilmente, achando uma situação territorial que mais lhes convenha<sup>523</sup>.

É visível a íntima ligação entre marinha, necessidade de melhores comunicações e promoção do comércio. É possível perceber que a inauguração do Correio Marítimo caminhava lado a lado com essas transformações mais alargadas, relativas a reformas na marinha e no funcionamento do comércio oceânico. Tanto as reformas do correio marítimo quanto da marinha fizeram parte do mesmo movimento, iniciado por D. Rodrigo de Sousa Coutinho. No discurso feito por ele na abertura da Sociedade Real Marítima, de 22 de dezembro de 1798, foi indicado que, desde 1796, o aumento da esquadra garantiu o funcionamento de comboios regulares e a proteção dos navios de comércio<sup>524</sup>. Nesse sentido, é elucidativa a parte desse discurso que indica serem «as Embarcações Reais as Pontes que reuniam os Vastos Domínios». Ou seja, havia a clara intenção de manter a comunicação constante do Império português. Não parece ser mero acaso, também, que D. Rodrigo cite no mesmo discurso a reincorporação do ofício Correio-mor à Coroa, indicando a clara relação que fazia entre os temas da marinha, das comunicações marítimas e dos correios. Todas essas áreas deveriam fazer parte da alçada de intervenção direta do soberano: « [...] que faz de uma vez cessar o ridículo que se dava ao Governo Português por ser o único Estado em que o Correio Público era o Património de um Particular»<sup>525</sup>.

Dentre essas mudanças, é importante também destacar a criação do Conselho do Almirantado. Esse órgão foi responsável por cuidar da construção e reparação dos navios, inclusive dos paquetes. A partir de 1796, passou para a alçada da Secretaria da Marinha e Ultramar e, por isso, a ser presidido por D. Rodrigo. A construção de embarcações de correio e de guerra pelo Conselho do Almirantado esteve diretamente ligada à intenção de ampliar a esquadra portuguesa. E de fato, esta conheceu significativo aumento a partir desse período. Entre 1796 e 1822, foram construídas ou adquiridas 231 embarcações, dentre elas, alguns exemplares exclusivos para servirem de paquetes<sup>526</sup>.

---

<sup>523</sup> Alvará com força de Lei, 30 de junho de 1798. *Apud* Iris Kantor, “Mapas em trânsito”, 117.

<sup>524</sup> 22/12/1822. Discurso feito pelo Ilmo. Exmo Sor. D. Rodrigo de Sousa Coutinho na Abertura da Sociedade Real Marítima. ANTT, Condes de Linhares, mç. 14, doc. 1.

<sup>525</sup> *Idem*.

<sup>526</sup> Conforme foi possível contabilizar nos dados contidos em António Marques Esparteiro, *Catálogo dos navios brigantinos (1640-1910)* (Lisboa: Publicação do Centro de Estudos de Marinha, 1976).

No que diz respeito às características físicas, a construção das embarcações de correio foi padronizada a partir modelos específicos. A maioria dos paquetes foram fabricados como bergantins ou brigues. bergantim é uma classificação que existe desde o século XV. Suas principais características eram a presença de 12 a 16 remos, artilharia entre 10 e 16 peças e estar aparelhado de dois mastros<sup>527</sup>. Além disso, os bergantins eram navios leves, utilizados para transporte e reconhecimento do território.<sup>528</sup>. Portanto, um barco com maior facilidade de navegação e rapidez comparativamente a uma nau ou a um galeão.

As características dos bergantins mudaram ao longo do tempo, e, nos fins do século XVIII, a mesma designação passou a descrever um navio de alto bordo, de 18 a 20 peças. Na mesma época, chamava-se brigue à navios de carga, de dois mastros e duas gáveas. Já no século XIX, bergantim e brigue passaram a denominar o mesmo tipo de embarcação, podendo caracterizar tanto navio de guerra ou mercante que possuísse duas gáveas <sup>529</sup>.

Apesar das mudanças nos formatos e nas denominações, os bergantins podem ser caracterizados como embarcações rápidas e eficientes. Nos séculos XVIII e XIX, foram ideais para manter as ligações do espaço ultramarino português. Inclusive, no início do século XIX, houve a tendência da esquadra portuguesa de adotar embarcações mais leves e céleres: «[...] no caso particular de Portugal, assiste-se, basicamente, à retracção desse dispositivo oceânico de batalha, para um outro, mais costeiro e flexível, baseado em navios mais pequenos e polivalentes (corvetas, brigues e escunas)»<sup>530</sup>.

A classificação dos tipos de embarcações portuguesas baseada em suas características físicas é tarefa complexa, uma vez que os documentos da época muitas vezes utilizavam denominações diferentes para se referir ao mesmo navio<sup>531</sup>. Era o que acontecia com as embarcações de correio, que poderiam ser chamados pelos contemporâneos tanto pelo nome genérico de paquetes quanto de bergantins ou brigues. No Alvará de 20 de janeiro de 1798, o termo utilizado para referenciar as embarcações que seriam enviadas à América portuguesa a

---

<sup>527</sup> *Idem.*

<sup>528</sup> Fernando Pedrosa, José Malhão Pereira, e Inácio Guerreiro, *Navios, marinheiros e arte de navegar, 1139-1499* (Lisboa: Academia de Marinha, 1997), 63-64.

<sup>529</sup> António Marques Esparteiro, *Três séculos no mar, 1640-1910: Bergantins e Brigues*, vol. V (Lisboa: Ministério da Marinha, 1990), 2.

<sup>530</sup> Esparteiro, *Catálogo dos navios brigantinos (1640-1910)*, II.

<sup>531</sup> Francisco Contente Domingues, *Os navios do mar oceano: teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII* (Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa, 2004), 244-245.

cada dois meses era *Paquete*. Mas em aviso a real junta do comércio sobre a saída dos primeiros correios marítimos para o Brasil, a expressão utilizada foi *Bergantim*<sup>532</sup>.

Levando em consideração que os termos muitas vezes se sobrepunham para descrever as embarcações, é possível partir da hipótese de que os Correios Marítimos eram todos considerados genericamente como paquetes, mas, no que diz respeito à construção (formato, armação, número de mastros, etc.), comumente foram bergantins, apesar de haver casos de Correios Marítimos que foram escunas ou naus. Também há de se considerar que nem todo bergantim ou brigue era necessariamente um paquete, pois somente alguns foram construídos com a intenção de transportar correspondência. De toda forma, as principais características que deveriam possuir estas embarcações postais pautavam-se na sua leveza, rapidez e tamanho reduzido.

As iniciativas de construção dos paquetes datam de 1797, a partir da expedição de provisão do Conselho do Almirantado para que Bahia, Pernambuco e Pará os fabricassem para facilitar a comunicação regular entre América portuguesa e Reino<sup>533</sup>. Nesse sentido, foi encaminhado junto com as ordens aos governadores os planos e formas para a construção dessas embarcações. Em 04/07/1797, D. Fernando José de Portugal encaminhou ofícios à D. Maria I e à D. Rodrigo de Sousa Coutinho indicando que a primeira de duas embarcações encomendadas estava pronta. Entretanto, para que o segundo navio fosse terminado, o governador dependia do envio, por parte do Reino, de cobre para o forro e de bronze para o leme. D. Fernando afirmou também que aguardava ordens reais sobre quando os navios deveriam ser enviados para a Corte. Esse Correio Marítimo ainda demorou mais algum tempo para realizar sua primeira viagem. Em ofício de março de 1798, D. Fernando indicou que o mesmo foi lançado ao mar em dezembro de 1797. Essa não deve ter sido sua primeira viagem a atravessar o atlântico, contudo, pois o governador avisou que pretendia fazer essa embarcação navegar junto com o comboio que iria à Lisboa. O segundo bergantim ainda se encontrava no estaleiro para ser finalizado. O governador também deu notícias do Correio Marítimo

---

<sup>532</sup> 3/11/1797. AHMOPTC, Fundo Correio mor do Reino.

<sup>533</sup> 24/03/1797. Provisão do Conselho do Almirantado pela qual se ordenou ao Governador e capitão general da Bahia, D. Fernando José de Portugal, a imediata construção de duas embarcações que devem servir de correios marítimos. AHU\_Bahia\_CA, Cx. 89, doc. 17413-17415; 12/06/1797. Ofício do Governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro, D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho, para o Secretário de estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a ordem recebida para a construção de paquetes Correios Marítimos e de charruas grandes naquela capitania. AHU\_ACL\_CU\_013, cx.109, doc.8592.



construído em Pernambuco, que chegou à Bahia junto com outras embarcações destinadas para ir no comboio<sup>534</sup>.

Ao governador do Pará também foram enviadas ordens de construção de bergantins em março de 1797, embora o mesmo acuse não ter recebido juntamente os planos de construção e que adiaria o início do trabalho até os receber. Apesar de não haver mais notícias sobre construções no Pará além desse ofício, há indicação de que pelo menos um bergantim tenha sido originado lá<sup>535</sup>.

Ao mesmo tempo em que estavam sendo construídos na América portuguesa para serem enviados ao Reino, a Coroa também se articulou para garantir que dois Correios Marítimos partissem desde Lisboa nos primeiros meses de 1798. A escolha de uma rota postal eficiente entre Reino e a América portuguesa era pressuposto básico para o funcionamento do novo sistema postal. A mesma deveria garantir que o fluxo marítimo tomado pelos paquetes fosse o mais rápido possível, para garantir a troca contínua de correspondência entre Portugal e as diversas capitanias costeiras. Essa seria uma das vantagens do serviço de paquetes frente aos navios de comércio. Os últimos, por estarem primordialmente preocupados com o carregamento de mercadorias, poderiam tomar percursos mais longos, fazendo várias paragens ao longo do caminho. Os paquetes, embarcações exclusivas para o transporte de cartas, trariam, assim, alternativa mais vantajosa ao público. Essa foi a ideia concebida por D. Francisco de Sousa Coutinho em seu plano de correio, e plenamente acatada por seu irmão, D. Rodrigo, nas ordens para se lançarem ao mar os primeiros paquetes e no Alvará de 20 de janeiro de 1798.

As primeiras ordens para efetivar a rota dos correios marítimos datam de novembro de 1797. No dia 3, o ofício de D. Rodrigo de Sousa Coutinho foi entregue à Junta do Comércio de Lisboa, avisando a decisão real de fazer sair, em 1º de janeiro de 1798, um bergantim de Correio Marítimo para o Brasil<sup>536</sup>. Ao mesmo tempo, ofícios dos governadores da Bahia e de Pernambuco indicam que ordem da mesma data e sobre o mesmo assunto lhes foi enviada<sup>537</sup>.

---

<sup>534</sup> 17/03/1798. Ofício do Governador e Capitão general da Bahia, D. Fernando José de Portugal, para o Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a construção dos dois bergantins destinados ao serviço do Correio marítimo. AHU\_Bahia\_CA, Cx. 92, doc. 18126.

<sup>535</sup> Trata-se do *Espadarte Brilhante*. Esparteiro, *Catálogo dos navios brigantinos (1640-1910)*, 51.

<sup>536</sup> 03/11/1797. AHMOPTC, Fundo Correio mor do Reino.

<sup>537</sup> 20/03/1798. Ofício do Governador e Capitão general da Bahia, D. Fernando José de Portugal, para o Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a remessa da correspondência para o porto de Assú e o serviço de correios para o Reino. AHU\_Bahia\_CA, Cx. 93, doc. 18157.

A ordem de 3 de novembro, além de anunciar a saída do bergantim, esboçava a primeira possível rota a ser seguida pelos paquetes. As embarcações deveriam partir de Lisboa para Açú, no Rio Grande do Norte, onde deixariam as cartas destinadas à Pernambuco e Bahia para serem enviadas por terra e recolheria as endereçadas para o Reino. Então seguiria sua rota pelos portos da Paraíba, Parnaíba, Piauí, Maranhão e Pará, para finalmente retornar à Lisboa. Portanto, o roteiro marítimo era o mesmo sugerido no plano de D. Francisco Maurício de Sousa Coutinho, tendo em Açú o primeiro ponto de ancoragem.

O Alvará de 20 de janeiro de 1798 oficializou Açú como porto de chegada para as embarcações destinadas às capitanias do Norte da América portuguesa, mas integrou uma nova rota. De acordo com a legislação, dois paquetes deveriam sair a cada dois meses de Lisboa. Um para as capitanias do Norte e outro para Bahia e Rio de Janeiro. Nessa segunda rota, o paquete deveria passar novamente pela Bahia na volta para Lisboa. Nesse caso, a Coroa adaptou para o correio uma solução que já existia oficialmente desde 1766. O edital de 10 de junho desse ano determinou a saída de duas fragatas de guerra de Lisboa para o Rio de Janeiro. Uma delas deveria passar pela Bahia na volta para Lisboa<sup>538</sup>. Com a criação do correio marítimo, essa rota foi expandida para os paquetes, apenas com a diferença de que estes passariam pela Bahia também na ida.

---

<sup>538</sup> Leonor Freire Costa, Maria Manuela Rocha, e Rita Martins de Sousa, *O ouro do Brasil* (Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2013), 60.

Figura 8: Rota dos Paquetes de correio marítimo para as capitanias do Norte (1798)  
 Mapa elaborado pela autora com o software QGIS

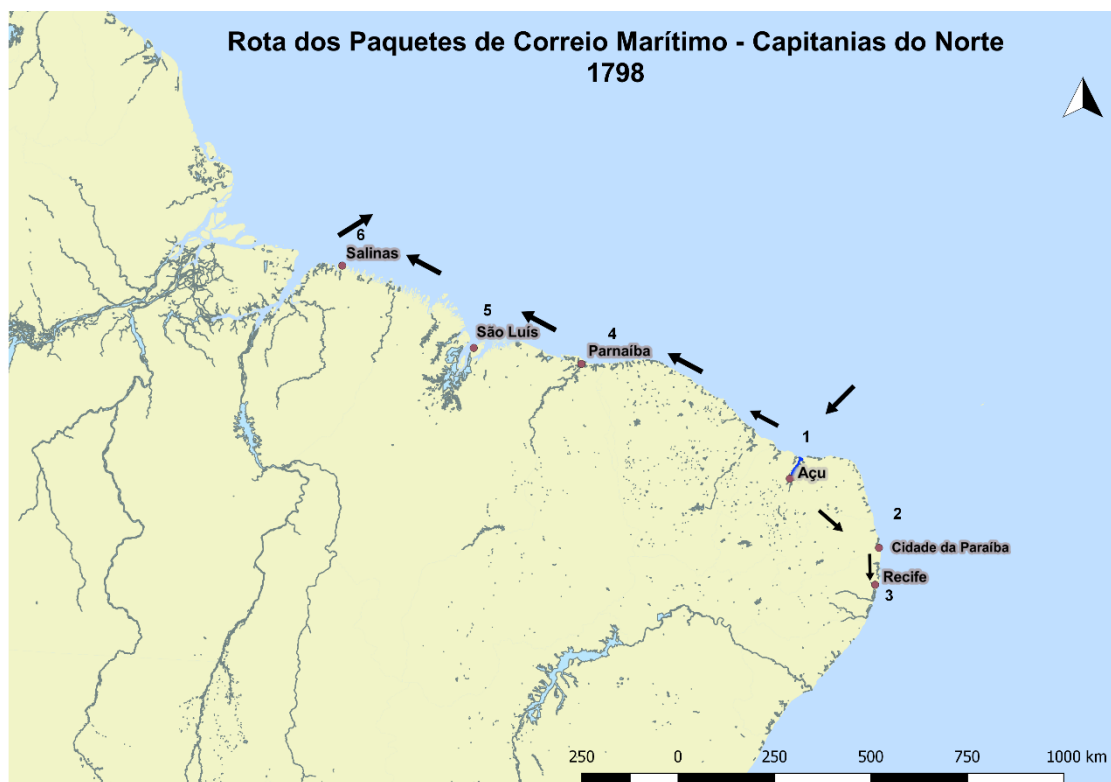


Figura 9: Rota dos paquetes de correio marítimo para Bahia e Rio de Janeiro (1798)  
 Mapa elaborado pela autora com o software QGIS



Essas foram as diretrizes gerais lançadas para as rotas dos paquetes. Na prática, essa rota sofreu inúmeras alterações, desde as primeiras viagens das embarcações. Essas mudanças estiveram ligadas a falta de estrutura local para as capitanias receberem os paquetes, bem como mudanças de percurso ocasionadas pelos conflitos bélicos em alto-mar. Conforme apontado no capítulo III, a escolha de Açú como porto de chegada dos paquetes da rota das capitanias do Norte foi extremamente criticado por D. Tomás de Melo, governador de Pernambuco, em seu plano de Correio Marítimo. Essas críticas parecem terem sido ouvidas pela Coroa, pois não há notícias de que qualquer paquete tenha aportado em Açú. É visível, portanto, como os planos da Coroa nem sempre eram plausíveis de concretização, aja vista certas características locais. Nesse sentido, o conhecimento dos governadores, como agentes locais e representantes do Rei, foi responsável por reformular muito daquilo que estava contido nas normas inicialmente lançadas.

Essa conclusão pode ser inferida a partir da consulta de fontes que relatam as viagens feitas pelos paquetes, as quais muitas vezes contêm detalhes dos portos de parada. Nessa documentação, as viagens indicam alternância entre o porto de Paraíba ou de Pernambuco como primeiro ponto de ancoragem. Entre 1798 e 1802, os paquetes aportaram na Paraíba vindos de Lisboa 8 vezes, e em Pernambuco, 2 vezes<sup>539</sup>. Fora essa alteração, as escalas pelo Norte permaneceram as mesmas indicadas no Alvará de 20 de janeiro de 1798: saindo de Pernambuco

---

<sup>539</sup> 13/04/1798. Ofício do Governador da capitania de Pernambuco, D. Tomás José de Melo, ao Secretário de estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, informando ter recebido as cartas do Reino, transportadas no Correio Marítimo *Príncipe Real* que ficou arribado no porto da Paraíba. AHU\_ACL\_CU\_015, Cx.201, doc.13786.

20/10/1798. Ofício (1ª via) do Governador da capitania de Pernambuco, D. Tomás José de Melo, ao Secretário de estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a notícia que deu o Governador da Paraíba, Fernando Delgado Freire de Castilho, da chegada e partida do Correio Marítimo, bergantim *Lebre*. AHU\_ACL\_CU\_015, Cx.204, doc.13969.

04/02/1799. Diário de viagem do Capitão do *Santo Antônio e Olinda*, Antônio José de Melo. BR, AN,RIO, Negócios de Portugal, Secretaria de Estado do Ministério do Reino. Fundo 59, cx.634. pct.03.

06/05/1800. Ofício de Antonio da Silva Lisboa, ao Secretário de estado da Marinha e Ultramar Rodrigo de Sousa Coutinho, remetendo o rendimento das cartas que tem produziu a Administração do correio no ano de 1799. AHU\_ACL\_CU\_014, Cx. 36, doc. 2580. *Nota: há a indicação dos paquetes chegados de Lisboa no Porto da Paraíba para todo o ano de 1799.*

17/11/1802. Ofício do 1º Tenente do mar e comandante do Correio Marítimo *Boa Ventura*, João Urbano de Seixas, para o Secretário de estado da Marinha e Ultramar, visconde de Anadia, D. João Rodrigues de Sá e Melo, sobre o estado deficitário do bergantim que comandada, após a passagem pelas capitanias da Bahia e Pernambuco e a sua chegada ao porto da cidade do Pará, devido a um rombo no casco, sendo forçado a mudar de embarcação de modo a concluir a sua missão naquelas paragens. AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.123, doc.9486.

08/01/1802. Ofício de Francisco de Holanda Xacon, ao Secretário de estado da Marinha e Ultramar, Visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo, remetendo a conta corrente das cartas que produziu a Administração do correio da cidade da Paraíba, em 1802. AHU\_ACL\_CU\_014, Cx. 40, doc. 2811. *Nota: há a indicação dos paquetes chegados de Lisboa no Porto da Paraíba para todo o ano de 1801.*

ou Paraíba, seguia rumo ao Maranhão e ao Pará. Essa rota foi descrita em ofícios de capitães de paquetes enviados à Secretaria da Marinha e Ultramar. Em 1801, por exemplo, o *Boa Ventura*, saiu de Lisboa a 6 de julho, aportou em Pernambuco 26 de agosto, continuando sua rota até o Pará, aonde chegou em 29 de outubro<sup>540</sup>.

É importante colocar que este Alvará se volta sobretudo para os paquetes destinados à América portuguesa, detalhado suas rotas. Não há menção à possibilidade de trocas postais diretas com outros pontos da Europa ou à constituição de rotas que ligassem dois ou mais domínios ultramarinos diretamente. Na realidade, isso só ocorrerá após 1808, com a abertura dos portos. A única exceção diz respeito a criação do Correio Marítimo em Angola, que enviaria, por meio de paquetes e navios de comércio, cartas direto para os Portos de Lisboa, Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco. Assim, as rotas postais pensadas para esse momento também iam de encontro aos interesses da manutenção do comércio de escravos<sup>541</sup>.

Para compreender o efetivo funcionamento dessas embarcações, também se faz necessário levar em consideração alguns números globais que indiquem quantas foram, em que período foram construídas/adquiridas e por quanto tempo atuaram. Esses dados foram compilados a partir de três fontes diferentes, o que causou algumas dificuldades no seu processamento. Muitas vezes, as embarcações que aparecem classificadas como Correios Marítimos em uma fonte não aparecem em outra. Portanto, para classificá-las como tal, tomamos como base o aparecimento da referência de Correio Marítimo em pelo menos uma das três fontes.

Isso exclui da numeração total alguns navios que, em outras referências, apareceram indicados como correio marítimo. Por exemplo, em referências bibliográficas, o *Diligente* aparece como um dos paquetes atuantes entre 1797 e 1803, mas as fontes de referência não fazem essa menção, indicando-o somente como navio de guerra<sup>542</sup>.

Tendo isso em consideração, foram levantados os seguintes paquetes de correio marítimo para a América portuguesa, entre 1797 e 1822:

---

<sup>540</sup> 26/01/1801. AHU\_ACL\_CU\_013, cx.123, doc.9486.

<sup>541</sup> 07/12/1798. *Instruções do Correio de Angola*. BR, AN, RIO. Fundo D9. Vice-Reinado. Caixa 746, Pct 01.

<sup>542</sup> Luiz Guilherme Machado, “A criação dos correios marítimos para o Brasil em 1798”, *Códice* II, nº 7 (2010): 36–53.

**Paquetes de Correio Marítimo – América portuguesa  
(1797-1821)<sup>543</sup>**

*Tabela 14: Paquetes de correio marítimo para a América portuguesa (1797-1822)*

	<b>Nome</b>	<b>Tipo</b>	<b>Ano inicial</b>	<b>Ano final</b>
1.	<b>Alvacora</b>	Bergatim	1797	1799
2.	<b>Atrevido</b>	Bergatim	1809	1823
3.	<b>Baleia</b>	Bergatim	1801	1802
4.	<b>Boa Ventura</b>	Bergatim	1799	1819
5.	<b>Caçador</b>	Bergatim	1797	1801
6.	<b>Correio do Pará</b>	Escuna	1819	
7.	<b>Destemido</b>	Bergatim	1809	1820
8.	<b>Espadarte ou Brilhante</b>	Bergatim	1799	1803
9.	<b>Estrela</b>	Bergatim	1819	1834
10.	<b>Faeonte</b>	Brigue	1798	1801
11.	<b>Falcão</b>	Bergatim	1814	1826
12.	<b>Gavião</b>	Bergatim	1796	1814

<sup>543</sup> Dados recolhidos de: António Marques Esparteiro, *Catálogo dos navios brigantinos (1640-1910)* (Lisboa: Publicação do Centro de Estudos de Marinha, 1976); Eduardo Frutuoso, Paulo Guinote, e António Lopes, *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)* (Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001) e documentação avulsa das capitânias do Arquivo Histórico Ultramarino entre os anos de 1796 a 1822.

13.	<b>Infante D. Sebastião</b>	Bergatim	1819	1831
14.	<b>Lebre Pequeno</b>	Navio	1798	1799
15.	<b>Leopoldina</b>	Brigue	1817	1822
16.	<b>Mercúrio</b>	Bergatim	1808	1816
17.	<b>Olinda</b>	Bergatim	1797	1801
18.	<b>Pandora</b>	Brigue		1822
19.	<b>Netuno</b>	Bergatim	1795	1801
20.	<b>Paquete Real</b>	Bergatim	1799	1804
21.	<b>Postilhão da América</b>	Bergatim	1798	1801
22.	<b>Princesa Real</b>	Escuna	1819	1823
23.	<b>Príncipe Real</b>	Nau	1797	1800
24.	<b>São José de Espadarte</b>	Bergatim	1799	1807
25.	<b>Treze de Maio</b>	Bergatim	1818	1833
26.	<b>Vigilante</b>	Bergatim	1798	1812
27.	<b>Voador</b>	Bergatim	1798	1799

Desse total, foi possível levantar que pelo menos 8 foram adquiridos por compra, 5 construídos na América portuguesa e 1 construído em Portugal. Mas não existem informações acerca da origem de 13 navios.

Sobre os anos de início e fim de atuação de cada pacote, os seguintes intervalos temporais são sugeridos para a classificação:

- 1) **1796-1808:** Engloba desde o ano inicial de construção/aquisição dos primeiros pacotes até chegada da família real ao Brasil. A ida da família real foi um importante ponto de viragem para a Armada Portuguesa, um acontecimento que se refletiu na evolução da esquadra durante a primeira metade do século XIX <sup>544</sup>. Há de levar-se em conta, também, esse acontecimento político para o contexto específico dos pacotes.
- 2) **1809-1822:** Abrange o ano imediatamente após a chegada da família real no Brasil, e início de novo período de aquisição de embarcações postais, fruto da mudança política da Corte para o Rio de Janeiro e surgimento de novas necessidades comunicativas. A data de fim tem como marco outro acontecimento político, o processo de independência do Brasil. Essa mudança também causou alterações na Esquadra, tendo em vista que muitas embarcações passaram a fazer parte da Marinha do novo Império (algumas de Correio Marítimo, inclusive).

Deve-se destacar a representação numérica dos pacotes no corpo da Esquadra, por entender-se que esses eram parte integrante da Marinha. Levando em consideração os dados compilados por Esparteiro, das 239 embarcações adquiridas entre 1796 a 1822, somente um pequeno número, 30, foram empregadas como Correio Marítimo (27 para o Brasil e 3 para as Ilhas)<sup>545</sup>. Ou seja, do total de navios do período, representaram aproximadamente 12%).

O levantamento dos períodos de construção/aquisição demonstra que a formação da esquadra de pacotes se centrou nos anos iniciais, sendo o aumento verificado no período posterior, a partir de 1809, sensivelmente menor. Entre 1797 e 1808, surgiram 17 novos navios que foram adquiridos por compra ou construídos. Já no período posterior, 1809-1822, teve-se o surgimento de um número menor de pacotes, apenas 9. Contudo, se o primeiro período foi o de maiores aquisições, também representou o de maiores perdas. Dos 17 pacotes construídos ou adquiridos entre 1797 e 1808, 12 deixaram de atuar até 1807. Isso se explica devido aos perigos enfrentados em alto mar, especialmente devido ao conflito com a França.

---

<sup>544</sup>Jorge Manoel Moreira Silva, “A Marinha de guerra portuguesa desde o regresso de D. João VI a Portugal e o início da regeneração (1821-1851)” (Dissertação de Mestrado, Universidade do Porto, 2009), 18.

<sup>545</sup> Esparteiro, *Catálogo dos navios brigantinos (1640-1910)*.



Em termos numéricos, o ano de maior baixa foi em 1801: dois encalhes, duas tomadas por corsários franceses e um sem informações acerca dos motivos da perda. Entre 1797 e 1807, 6 paquetes foram afundados por corsários franceses. Portanto, a perda de embarcações de correios nos anos iniciais certamente prejudicou a estabilização da estrutura marítima oficial como meio de comunicação regular entre Portugal e América portuguesa. Apenas 4 embarcações construídas entre 1797 e 1808 continuaram atuantes entre 1809 e 1822. Apesar do segundo período contar com um número mais baixo de aquisições, as perdas também foram menores se comparadas com o primeiro período. De 13 embarcações existentes (4 do primeiro período somadas a 9 do segundo), perderam-se 7, um pouco mais da metade.

Com as invasões napoleônicas a estrutura comunicativa ficou prejudicada pela impossibilidade de as embarcações atingirem o porto de Lisboa. Por isso, deve-se considerar 1808 como um ano atípico no transporte e circulação de cartas. Após a invasão de Junot, em fins de 1807, a marinha inglesa impôs um rigoroso bloqueio a entrada de navios na barra do Tejo. O resultado foram 10 meses sem chegada de embarcações provenientes do Brasil (entre dezembro de 1807 a setembro de 1808). A quebra maior fez-se sentir nos navios provenientes dos portos do Rio de Janeiro (de 50 navios em 1807 para 4) e Recife (de 25 para 3)<sup>546</sup>. É importante ressaltar que o único Correio Marítimo a entrar na barra do Tejo nesse ano foi o *Paquete Real*, já em outubro<sup>547</sup>.

Ou seja, a maior aquisição de frota no primeiro período foi negativamente contrabalanceada por um número grande de baixas, havendo índice de perda de 75%. Já o segundo período teve melhor balanço, com menos aquisições, mas menos baixas, sendo seu índice de perda de 53,8%. Para os anos de 1820-1830, apenas um paquete do período inicial, de 1803, sobreviveu. O período bélico com França é uma das variáveis para entender o menor número de perdas e a maior durabilidade dos paquetes adquiridos a partir de 1809. Contudo, deve-se sublinhar que o decréscimo do número dessas embarcações nunca foi baixo, variando entre 70% e 50% em todos os períodos levantados. Levando em consideração os dados de todos os períodos, chega-se à conclusão de que o tempo médio de vida de um Correio Marítimo era de aproximadamente 8 anos.

---

<sup>546</sup> Frutuoso, Guinote, e Lopes, *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*, 67.

<sup>547</sup> *Idem*, 539.

## Período de construção/aquisição dos Correios Marítimos

Tabela 15: Período de construção, quantidade e tempo de atuação dos paquetes de correio marítimo (1797-1822)

Total de correios marítimos	1797-1808	1809-1822
27	18	9

## Quantidade de Correios Marítimos atuando em cada período

1797-1808	1809-1822
18	13

## Períodos de fim de atuação dos Correios Marítimos

1799-1808	1809-1822	1820-1830	Não identificados
13	7	6	2

## Tempo médio de atuação em anos

Total	1797-1808	1809-1822
8,36	7,1	11

Os efeitos da guerra na navegação, desde o início, fizeram parte da preocupação com o desempenho dessas embarcações. Alguns paquetes foram efetivamente tomados por corsários, mas conseguiram escapar e seguir seu itinerário. Foi o caso do *Postilhão da América*, em fevereiro de 1799. Em maio desse ano, o governador da Bahia deu notícia de que o atraso da chegada dessa embarcação do Rio de Janeiro ocorreu devido a tomada por corsários na altura de Cabo Frio. Ainda assim, relatou o governador, o capitão teve o cuidado de salvar a mala de correio: «[...]escapando as Malas e Vias, por ter o Comandante a cautela de as mandar para

terra em um bote»<sup>548</sup>. Sobre o mesmo assunto, o governador do Rio de Janeiro informou que o salvamento da mala dessa embarcação foi de grande valia, pois nela vinham os impressos do periódico *Mercúrio Britânico*, enviados pela Coroa para serem vendidos na capitania<sup>549</sup>. Vê-se, portanto, que os paquetes eram transportes responsáveis por carregar não só cartas, mas também periódicos e livros.

Apesar da atuação dos corsários ser uma variável significativa das perdas, outros motivos também colaboraram para o curto período de atuação dos paquetes, tais como encalhe, más condições, falta de material para reparos, etc. Interessante notar que, em muitos casos de naufrágio, o salvamento da mala de cartas era tido como essencial. Esse foi o caso do *Netuno* que afundou nas pedras do Esparracho junto ao Ceará, a caminho do Maranhão. Segundo o governador dessa capitania, tanto a mala quanto a tripulação se salvaram, e as cartas foram encaminhadas por terra de volta para Pernambuco<sup>550</sup>.

O *Postilhão da América*, em sua derradeira viagem, teve destino parecido. Em 1811, encalhou na chegada à Bahia, vindo de Lisboa, na costa de Itapuã. A mala de cartas foi salva, apesar de não se conseguir ter socorrido a embarcação em tempo hábil para impedir o naufrágio. Esse evento revela a importância da correspondência trazida a bordo, pois é possível perceber que havia priorização em seu resgate. E o valor atribuído a mala de cartas não era injustificado, uma vez que o correio poderia trazer informações importantes, de interesse oficial. O *Postilhão da América*, por exemplo, transportava notícias para o Vice-rei do Rio de Janeiro sobre o anúncio de guerra com a Espanha, informação que o governador da Bahia fez questão de enviar rapidamente por outra embarcação assim que a mala chegou em terra:

As malas das cartas que escaparam, destinadas ao Rio de Janeiro, as remeti na primeira ocasião que se ofereceu, tendo tão bem a cautela de comunicar por outra embarcação ao Vice-rei e ao comandante da Esquadra da América Donald Campbell, que a corte de

---

<sup>548</sup> 24/05/1799. Ofício do Governador e capitão general da Bahia, D. Fernando José de Portugal, para o Secretário de estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre os Correios marítimos *Gavião* e *Postilhão da América*. AHU\_Bahia\_CA, Cx. 99, doc.19365.

<sup>549</sup> 30/05/1799. Ofício do Vice-rei do Estado do Brasil, conde de Resende, D. José Luís de Castro, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, informando ter sido salva a correspondência que incluía impressos do *Mercúrio Britânico*, que trazia o Correio Marítimo *Príncipe Real*, atacado na altura de Cabo Frio por um corsário francês; solicitando informação sobre preços de outros impressos vindos igualmente de Lisboa; enviando letra para o oficial maior da Secretaria receber o valor correspondente a impressos sobre o açúcar. AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 171, doc.12713.

<sup>550</sup> 30/09/1800. Ofício do Governador e capitão general do Maranhão e Piauí, D. Diogo de Sousa para o Secretário da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre o ter-se perdido o correio marítimo *Netuno* e não ter chegado ainda o Correio Marítimo *Príncipe Real*. AHU\_ACL\_CU\_009, cx.112, doc.8771.

Espanha nos tinha declarado a guerra na forma que Vossa Excelência acabava de participar<sup>551</sup>.

Outra questão a ser levada em consideração a respeito dos paquetes era a sua utilização para o transporte regular de obras literárias e gêneros de comércio. D. Rodrigo de Sousa Coutinho foi responsável por enviar diversos livros de divulgação de saberes técnicos e científicos ao Vice-rei e governadores, visando sua distribuição. Maria Beatriz Nizza aponta que « [...]para o secretário de Estado, a política em relação ao Brasil encontrava-se indissolúvelmente ligada a um plano editorial de obras tecnocientíficas»<sup>552</sup>. Esse esforço para aumentar a circulação de obras literárias aconteceu também em conjunto com a inauguração do Correio Marítimo regular. E, de fato, os paquetes serviam como meio de transporte de livros, conforme as correspondências dos governadores com D. Rodrigo de Sousa Coutinho deixam transparecer<sup>553</sup>. Os mesmos ofícios também revelam o transporte regular de sal de Portugal para a América portuguesa e envio para o reino de produtos como madeira e arroz<sup>554</sup>.

Os desafios enfrentados em alto mar também tiveram impacto negativo na quantidade de viagens realizadas. A compilação de dados sobre os roteiros dessas embarcações ao longo dos anos permite inferir que elas possivelmente não eram realizadas com a frequência pretendida pelas normas. Na maioria dos casos levantados, os paquetes faziam apenas uma viagem completa ao ano, de ida e volta à América Portuguesa, salvo algumas exceções, que parecem ter realizado duas. Além disso, as viagens específicas para o transporte de cartas não apresentaram grande longevidade. Dos 27 paquetes existentes entre 1797 e 1821, foi possível

---

<sup>551</sup> 18/06/1801. Ofício do Governador D. Fernando José de Portugal para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre o naufrágio do Correio Marítimo *Postilhão da América*, no Recife de Itapoan. AHU\_Bahia\_CA, Cx.115, doc.22645.

<sup>552</sup> Maria Beatriz Nizza da Silva, *Cultura letrada e cultura oral no Rio de Janeiro dos vice-reis* (São Paulo: UNESP, 2013), 158.

<sup>553</sup> 23/10/1800. Ofício do Governador e capitão general do Maranhão e Piauí, D.Diogo de Sousa, para o Secretário de estado da Marinha e Ultramar, D.Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre não terem chegado os impressos de que fez menção o Aviso de 5 de maio, e que se remeteram pelo Correio Marítimo. AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.113, doc. 8803

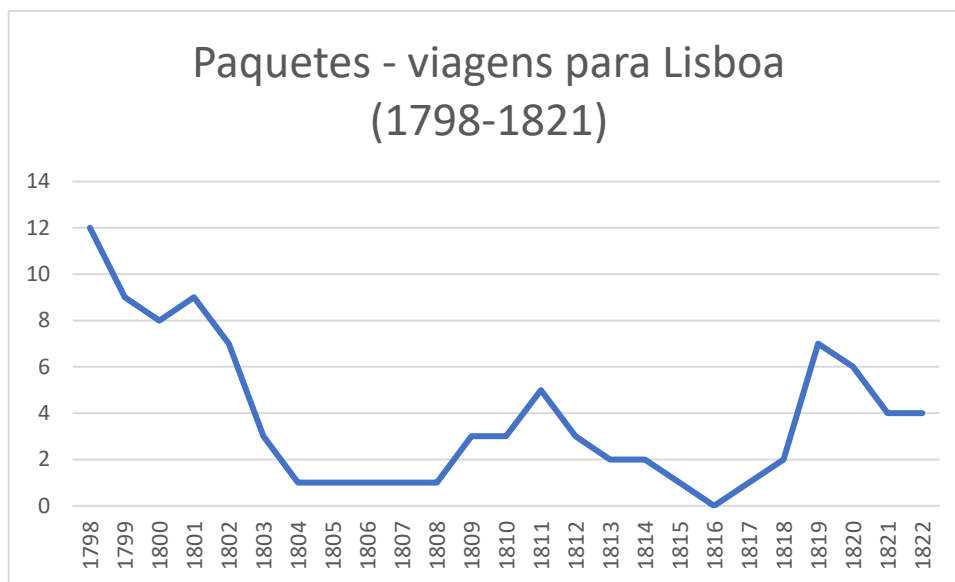
<sup>554</sup> 04/12/1800. Ofício do Vice-rei do Estado do Brasil, Conde de Resende, D. José Luís de Castro, ao Secretário de estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, remetendo os conhecimentos das cinco dúzias de tapinhoã entregues ao mestre do Correio Marítimo *Espadarte*, Álvaro Martins dos Reis, com destino ao Arsenal Real de Lisboa. AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 188, doc. 13602.

06/05/1798. Ofício do Governador e capitão general do Maranhão e Piauí, D. Fernando António de Noronha, para o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre se enviar, por correio marítimo, amostras de produtos de maior expedição: algodão e arroz. AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.98, doc.7930.

26/10/1800. Ofício (2a via) do Governador e Capitão general do Maranhão e Piauí, D. Diogo de Sousa, para o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a venda do sal vindo no Correio Marítimo *Príncipe Real* e a remessa do seu produto em arroz. AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.113, doc. 8809.

rastrear as viagens para Lisboa de 25. Foram contabilizadas o total de 46 viagens. A distribuição de viagens ao longo do tempo se deu conforme demonstrado no gráfico abaixo<sup>555</sup>:

Gráfico 13: Viagens dos paquetes para Lisboa (1798-1821)



É possível perceber que os anos iniciais foi onde ocorreram o maior número de viagens, havendo progressiva diminuição ainda no primeiro período. Esse índice tem decréscimo constante, sendo o período de 1804 a 1810 marcado por poucas viagens ao ano, entre 3 e 1. Como se vê, o ano de 1808 não representa uma queda significativa, pois a decadência passou a ocorrer desde anos anteriores, sendo a média baixa mantida durante a suspensão das navegações devido às invasões francesas. De fato, o Correio Marítimo pareceu não ter funcionado de forma eficiente nesse período. Uma tímida recuperação é vista entre 1810 e 1811. Isso pode ser explicado devido à ida da família real para o Brasil, o investimento na construção de novos paquetes e no maior incentivo à navegação proveniente de certas medidas legislativas como a abertura dos portos da América portuguesa a nações estrangeiras a partir de 1810.

Certamente, o Correio Marítimo inaugurou uma nova fase aquando da abertura dos portos. Como se sabe, D. Rodrigo de Sousa Coutinho transferiu-se com a família real para a nova sede da Corte, aonde passou a ocupar o cargo de Ministro dos Negócios Estrangeiros e de Guerra, atuando até sua morte, em 1812. A série de tratados que instituía o livre comércio,

<sup>555</sup> Dados recolhidos de: António Marques Esparteiro, *Catálogo dos navios brigantinos (1640-1910)* (Lisboa: Publicação do Centro de Estudos de Marinha, 1976); Eduardo Frutuoso, Paulo Guinote, e António Lopes, *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)* (Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001) e documentação avulsa das capitânias do Arquivo Histórico Ultramarino entre os anos de 1796 a 1822.

especialmente com a Grã-Bretanha, fazem parte da atuação de Coutinho como plenipotenciário da Coroa. Conforme tratado nos capítulos anteriores, a estratégia desse ministro, ainda em Portugal, perante a reforma dos correios, era garantir maiores mudanças na estrutura econômica e financeira da Monarquia. Sendo assim, correios eficientes seriam essenciais para o melhor trânsito dos gêneros comerciais. Esse posicionamento não mudou aquando da atuação de D. Rodrigo em solo brasileiro. Uma das medidas do ministro enquanto plenipotenciário foi assinar uma convenção que estabelecesse paquetes diretos entre Rio de Janeiro e Grã-Bretanha, em 19 de fevereiro de 1810, para manter a eficiência das «relações comerciais de seus respectivos vassallos»<sup>556</sup>. Para isso, todos os meses, um paquete saíria do Rio de Janeiro em direção a Falmouth. Um ponto interessante dessa nova iniciativa é que esse sistema funcionaria apartado do Correio Geral, devendo-se estabelecer um «agente britânico para os paquetes», residente no Rio de Janeiro e que seria responsável por gerir o fluxo postal: «As malas para os domínios britânicos se prontificaram exclusivamente na Casa de Sua Administração, e também receberá e admitirá nelas as cartas daqueles vassallos portugueses que quiserem mandá-las à sua Administração»<sup>557</sup>.

Ou seja, criava-se, em 1810, um correio independente para Inglaterra, separado do Geral, com oficial próprio que receberia as cartas em sua casa. É perceptível como nesse momento ainda não se pode falar de um sistema único de correio, apesar da relativa expansão que os correios terrestres e marítimos tiveram a partir de 1808. Mas ainda existia, tal qual em 1808, diversas esferas de poder responsáveis pelo controle do fluxo das cartas.

Além disso os Correios Marítimos para a antiga sede da Monarquia que foram alvo de novas reformas, embora os resultados possam ser discutíveis. Em 1809 o Comandante do corpo da Marinha de Guerra, Bernardo Ramires Esquível, recebeu ordens para estabelecer correio regular entre o Rio de Janeiro e Lisboa com espaço de dois meses. Contudo, o comandante respondeu que, devido à falta de embarcações oficiais, a correspondência deveria ser levadas por navios de comércio<sup>558</sup>. Isso é um indicativo do motivo para que o número de viagens feitas por embarcações oficiais ter continuado baixo se comparado aos primeiros anos.

---

<sup>556</sup> Carta de lei de 26 de fevereiro de 1810. Ratifica o tratado de comércio e navegação entre o Príncipe Regente de Portugal e El Rei do Reino Unido da Grande Bretanha e Irlanda assinado no Rio de Janeiro aos 18 deste mês e ano. Coleção das Leis do Brasil de 1810, (Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1891), 42.

<sup>557</sup> *Idem*, 43.

<sup>558</sup> 03/06/1809. Ofício do Comandante do Corpo da Marinha de Guerra, barão da Arruda, Bernardo Ramires Esquível, ao Governador do Reino e Secretário de estado da Marinha e Ultramar em Portugal, D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho, sobre a ordem que recebeu do príncipe regente D. João para estabelecer um Correio regular entre

Ainda há de se levar em consideração que muitos bergantins que inicialmente foram empregados como paquetes tiveram outras utilizações em momentos posteriores. Tomemos como exemplo o caso do *Gavião*. Adquirido em 1796, passou a atuar como Correio Marítimo em 1798, mas só fez viagens específicas para o transporte de cartas até 1807. Entre esse ano e 1814, quando se perdeu ao ser apresado por um corsário francês, foi empregado em outras missões relacionadas à conflitos bélicos. Portanto, além do número de embarcações utilizadas como Correio Marítimo ser baixa, o número de viagens feitas por esses mesmos navios com o intuito de levar correspondência também foi diminuta.

Por fim, as fontes consultadas não indicaram movimentos para o ano de 1817, embora existissem três Correios Marítimos atuantes para esse período. Vê-se recuperação entre 1818 e 1820. Alguns pontos explicam o número mais elevado de viagens a partir desse ano, que foi marcado pela reestruturação do Correio Marítimo. A partir desse momento, ficou estabelecido que os correios deveriam sair da Corte do Rio de Janeiro para Lisboa 9 vezes por ano. Para facilitar a comunicação com as Ilhas, deveriam em sua ida tocar no porto do Funchal e não deveriam demorar mais do que 6 dias em Lisboa, com o intuito de fazer o maior número de viagens possíveis. Essa renovação também foi marcada pela aquisição de cinco novas embarcações entre 1818 e 1819. Ainda assim, o número de viagens foi baixo se comparado aos anos iniciais.

Os dados compilados acerca dos paquetes levam a entender que a maior parte do fluxo da correspondência era levada não pelos navios próprios de correio, mas sim pelos demais navios da praça. O baixo número de embarcações oficiais e o reduzido número de viagens deveria ser compensado, de alguma maneira, pela grande afluência de navios mercantes presentes nos portos. Para além dos números, fontes qualitativas revelam que havia preferência dos homens de negócio, correspondentes assíduos, pelas embarcações de comércio. Essa foi a opinião de D. Tomás José de Melo, governador de Pernambuco, quando constatou que o primeiro Correio Marítimo que aportou em Recife não recebeu carta alguma:

[...] não foi possível que até a presente se deitasse uma só carta na caixa do correio, não só por que esta Praça se tem aproveitado dos diversos navios que tem saído deste porto a se incorporarem com o comboio da Bahia, como porque não será fácil que os negociantes se previnam com a escrita antecipada, pois como as circunstâncias em movimentos atuais são as que regulam o sistema dos seus negócios e especulações, só tratam de escrever naquele momento em que a exigência dos seus interesses os obriga a esta diligência, de sorte que

---

o Rio de Janeiro e Lisboa com espaço de dois meses; sugerindo para esse fim a utilização dos navios mercantes regulados pela Junta do Comércio. AHU\_ACL\_CU\_017, Cx.245, doc.17358.

pouco se poderão aproveitar nesta ocasião do benefício deste estabelecimento, por que a estreiteza do tempo lhes não permitiu quanto lhes era preciso para as suas competentes respostas<sup>559</sup>.

Essa tendência da utilização dos navios disponíveis em detrimento aos paquetes será usual para todo o período estudado. Com o tempo, a norma foi ter um número reduzido de embarcações de correio e foi comum o aproveitamento dos navios mercantes, por parte da própria administração postal, para o envio da mala. Tendência esta, vale dizer, que poderá ter sido reforçada após a transferência da Corte para o Rio de Janeiro em 1808 devido a mudanças estruturais tais como a abertura dos portos às nações estrangeiras e as medidas relativas a liberdade de imprensa. Esse momento marca, segundo João Paulo Pimenta, o «surgimento dos primeiros contornos de uma esfera pública de tipo moderna»<sup>560</sup>. De fato, é possível que o trânsito postal tenha aumentado relativamente na medida em que aumentou também a circulação de livros e impressos em solo brasileiro. Esse aumento da circulação de escritos não foi acompanhado pelo igual crescimento de embarcações oficiais de correio, os paquetes, conforme é possível deduzir dos dados acima apresentados. Não obstante, o fluxo postal transitava por outras vias.

Embora seja difícil rastrear quais navios de comércio levavam de fato as cartas, os dados presentes em algumas fontes podem dar indícios dessas viagens, especialmente após a mudança da Corte. Notadamente, a *Gazeta do Rio de Janeiro*, periódico publicado entre 1808 e 1822, anunciava em alguns dos seus volumes os navios que saíam transportando a mala do correio. Esse periódico, inclusive, utilizava-se do serviço postal para sua distribuição, caso os subscritores assim desejassem, conforme é possível observar em diversos anúncios em suas edições. Um exemplo segue abaixo:

Com este mês acaba a subscrição da Gazeta para o primeiro semestre do presente ano [...]. As pessoas de fora da cidade, que desejarem lhes sejam remetidas pelo Correio, dirigir-se-ão por cartas de porte pago a Paulo Martin Filho, declarando as suas residências, e os Correios respectivos, por onde devem ser entregues os números, que forem saindo<sup>561</sup>.

---

<sup>559</sup> 17/04/1798. Ofício do Governador da capitania de Pernambuco, D. Tomás José de Melo, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, informando ter recebido as cartas do Reino, transportadas no Correio Marítimo *Príncipe Real* que ficou arribado no porto da Paraíba. AHU\_ACL\_CU\_015, Cx.201, doc.13786.

<sup>560</sup> João Paulo G. Pimenta, “A Independência do Brasil e o liberalismo português: um balanço da produção acadêmica”, *Hib: Revista de Historia Iberoamericana* 1, nº 1 (2008): 86.

<sup>561</sup> *Gazeta do Rio de Janeiro*, 22 de dezembro de 1813. Edição 103.



A *Gazeta do Rio de Janeiro*, além de poder ser distribuída por Correio, também se encarregava de anunciar as partidas regulares dos navios que faziam o fluxo postal. Em 1810, o periódico informava aos seus leitores que um pacote partiria de forma regular para Lisboa uma vez por mês. Esse informe dá a entender que a saída desses pacotes não era, até aquele momento regular. A mesma conclusão foi apontada acima, a partir de ordem para estabelecer correio regular entre Lisboa e Rio de Janeiro em 1809<sup>562</sup>.

Além deste anúncio do pacote mensal, foi possível localizar na *Gazeta* informações a respeito de outras embarcações que levavam malas de correio. Por meio da compilação desses dados, foram contabilizadas 1298 viagens, tanto internas, entre capitanias, quanto externas. Essas viagens foram feitas por 426 embarcações, sendo que somente 8 foram especificadas na própria *Gazeta* como Correios Marítimos<sup>563</sup>. Lembre-se que nesta investigação foram encontrados 13 correios marítimos atuantes nesse período. Ou seja, boa parte das malas de correio saídas pela via marítima iam em outros tipos de embarcações, provavelmente de comércio. Os dados da *Gazeta* apontam que, embora fossem diversos os navios que saíam do porto do Rio de Janeiro com a mala de cartas, pouquíssimos eram pacotes de correio.

Os anúncios da *Gazeta* da saída de navios com mala de correio certamente não abarcam a totalidade da correspondência embarcada em navios de comércio para diversas localidades. Isso por dois motivos. Primeiro, ao longo dos anos, a tendência foi a diminuição do número de anúncios de embarcações a saírem com a mala. Os primeiros anos de publicação tendem a trazer um número muito maior de embarcações anunciadas do que se em comparação aos últimos. Assim, há de se ter em mente que nem todos os navios transportavam a mala do correio eram anunciados na *Gazeta*<sup>564</sup>.

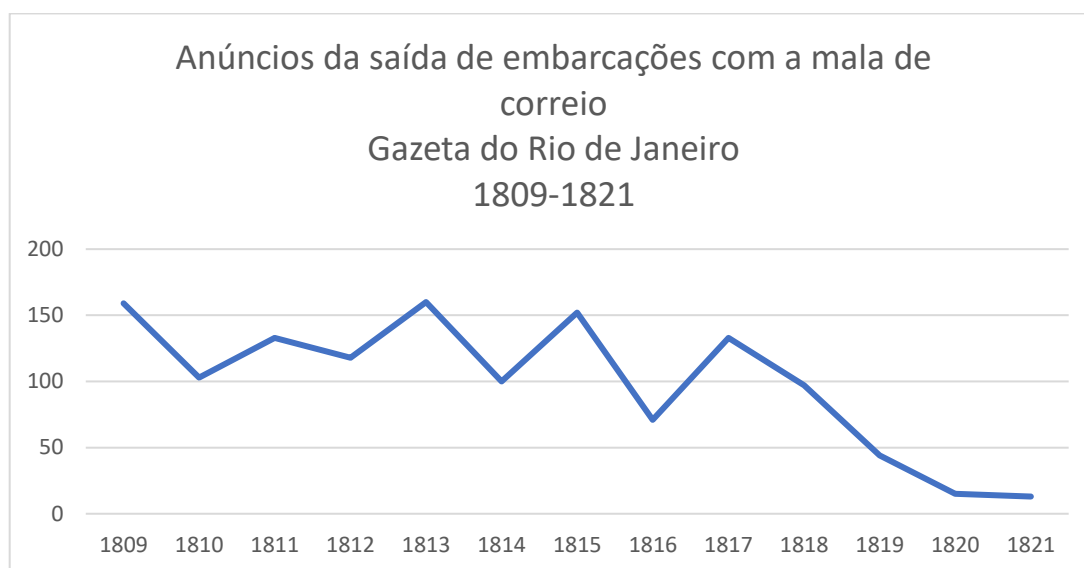
---

<sup>562</sup> 03/06/1809. AHU\_ACL\_CU\_017, cx.245, doc.17358.

<sup>563</sup> *Gazeta do Rio de Janeiro* (1809-1821), várias edições.

<sup>564</sup> Fonte: *Gazeta do Rio de Janeiro* (1809-1821), várias edições.

Gráfico 14: Anúncios das saídas de embarcações com mala de correio na Gazeta do Rio de Janeiro (1809-1821)



Um segundo fator complicador diz respeito às cartas que provavelmente eram transportadas sem passar pelo trâmite da Administração do Correio Marítimo. Por exemplo, é surpreendente que não sejam anunciados os paquetes para Londres que, conforme colocado anteriormente, passaram a sair regularmente do Rio de Janeiro a partir de 1810. Mas isso provavelmente se deu por um motivo: a Administração do correio para a Grã-Bretanha funcionava separada da do Correio Geral. Havia um administrador próprio, inglês sediado no Rio de Janeiro, que recebia em sua casa as cartas para Londres. Além disso, é curiosa a ausência de embarcações com malas para outros lugares da América latina além de Montevideú. Pode-se, portanto, inferir que correspondência era enviada, mas talvez não passasse pelo trâmite postal. Ou seja, mesmo com a mudança da Corte, e a relativa expansão dos serviços de correio, ainda havia espaço para a multiplicidade da atuação de poderes no controle do fluxo das cartas que, a essa altura, não passava somente pelas mãos do Correio Geral.

De qualquer forma, é possível medir, pela *Gazeta*, alguns locais de maior fluxo de correspondência saído do correio do Rio de Janeiro, visto que os anúncios indicam o local de destino das embarcações<sup>565</sup>. Foi possível perceber que grande parte das malas enviadas pelo correio eram para destinos internos, ou seja, para outras capitanias. Um local específico é destacado dos demais, sendo o de maior envio de malas de correio para todo o período: Rio Grande. Os números ultrapassam, inclusive, os relativos à Lisboa, representando 35% do total das viagens. As navegações postais para o sul muitas vezes tinham duas paragens: Primeiro,

<sup>565</sup> BNRJ. *Gazeta do Rio de Janeiro* (1809-1821), várias edições.

Santa Catarina, para depois seguir para Rio Grande. Os dez principais destinos, por ordem do número de viagens realizadas, é o seguinte:

**Viagens de navios transportadores de cartas anunciados na Gazeta do Rio de Janeiro, por região (1809-1821)**

*Tabela 16: Viagens de navios transportadores de cartas, por região (1809-1821)*

Rio Grande	473
Lisboa	132
Santa Catarina	126
Bahia	108
Pernambuco	71
Porto	71
Benguela	57
Angola	52
Moçambique	19
Montevidéu	16

É possível perceber, portanto, que o Correio Marítimo, a partir de 1808, servia muito mais os fluxos de comunicação interna do que aqueles com a Europa e mesmo com África. Essa não era uma tendência nova, pois a predominância das comunicações marítimas e fluviais saídas do Rio de Janeiro para outros territórios da América portuguesa acontecia desde a primeira metade do século XVIII. Segundo Sampaio, a tendência a partir do século XVIII e que perdurou ao longo do XIX, foi a redução da importância das trocas comerciais entre Rio de Janeiro e Lisboa, sendo os parceiros mais frequentes Campos, Paraty e Rio Grande, que eram atingidos através da navegação de cabotagem. De certa maneira, essa tendência se manifesta nos anúncios da saída de navios com mala de correio da Gazeta do Rio de Janeiro. Apesar de Lisboa ainda ser um destino privilegiado do fluxo postal oficial, chama a atenção a grande importância de outras capitanias, especialmente no que diz respeito a do Rio Grande<sup>566</sup>.

A supremacia das comunicações com a capitania de Rio Grande são fruto da importância estratégica desse território. A região era marcada sobretudo por conflitos militares envolvendo as possessões espanholas de fronteira. De acordo com Adriano Comissoli, os fluxos

---

<sup>566</sup> Patrícia Gomes da Silveira, “A Metrópole é aqui: redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no comércio de cabotagem (1799-1822)” (Doutorado, UFRJ, 2013), 77.

comunicativos eram necessários para a manutenção da posse territorial<sup>567</sup>. Além disso, Marcia Eckert Miranda aponta que o período entre 1810 e 1821 foi de grande instabilidade militar e política para a região, especialmente devido às ameaças representadas pelo movimento emancipacionista do Vice-reinado do Rio Prata e com as posteriores sublevações políticas relacionadas ao movimento do Porto de 1820 e a reunião das Cortes Gerais extraordinárias<sup>568</sup>. Essa preocupação com a defesa e manutenção do território certamente aumentou a necessidade comunicativa, o que se refletiu no número de embarcações destinadas ao sul levando a mala de correio.

É preciso fazer algumas considerações finais acerca da atuação dos paquetes de correio. Primeiro, a frota de correios marítimos adquirida pela Coroa foi diminuta, representando somente 12% do total da Esquadra. Em segundo lugar, além do número reduzido de embarcações, o tempo de atuação no mar foi baixo, principalmente devido aos grandes desafios enfrentados em alto mar, que levaram a muitas baixas, especialmente nos anos iniciais. Por fim, os impasses colocados à navegação também resultaram em número diminuto de viagens. Assim, o transporte das malas por outros tipos de embarcação parecia ser a via mais comum utilizada.

Levando isso em consideração, se faz necessário refletir acerca dessa atuação incipiente em contraste com os objetivos iniciais da reforma, ou seja, a manutenção da comunicação regular entre Portugal e América portuguesa, especialmente para fins comerciais. Faz-se mister questionar qual a relação entre o funcionamento dos paquetes e o comércio do ponto de vista dos maiores interessados: os homens de negócio. Em seguida, deve-se indagar até que ponto as necessidades desse grupo, não sendo suprida pelos paquetes, eram atendidas por outras vias de envio de carta, especialmente os navios de comércio e como essa alternativa foi englobada no âmbito das reformas postais.

---

<sup>567</sup> Adriano Comissoli, “‘Continuo a ter espias para saber o que mais respirar’: Comandos de fronteira e redes de informação na fronteira platina do império português (Séc. XIX)”, *Ultramares* 5, nº 10 (dezembro de 2016): 127–59.

<sup>568</sup> Marcia Eckert Miranda, “Ao sul das cortes: a independência na província do Rio Grande de São Pedro do Sul”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* online, acessado 19 de outubro de 2018, <http://journals.openedition.org/nuevomundo/65334>.

## **Correio Marítimo e comércio: a atuação dos paquetes e dos navios mercantes na troca de correspondência comercial**

A motivação para montagem de estrutura marítima para a ligação regular com o território americano pode ser explicada não só pela necessidade de manter em curso a comunicação administrativa/de governo e de defesa do território. Buscava-se, sobretudo, garantir laços comerciais estreitos com a América portuguesa.

Assim, o investimento em navios oficiais tinha o intuito de trazer segurança ao mar em tempos agitados devido aos conflitos com a França e saques de corsários. De fato, o sistema de navegação por comboios, não adotado desde meados do século XVIII, voltou a funcionar nos fins do mesmo século e inícios do XIX. Era função da esquadra garantir comboios em períodos de exceção para os navios de comércio, assegurando a travessia segura do atlântico e a salvaguarda das mercadorias<sup>569</sup>.

Além da óbvia função da proteção da correspondência oficial, os comboios possuíam dupla eficiência nas questões comerciais. Primeiro, era garantido que as mercadorias chegassem ao seu porto de destino e, segundo, era feita a proteção da comunicação escrita, fundamental para o funcionamento do comércio. Interessante notar que, nesse período, houve diversas ordens para que as embarcações de Correio Marítimo navegassem somente por comboios, apesar de que as mesmas poderiam, também, navegar sozinhas. Muitas vezes, a estratégia de lançar os paquetes em datas diferentes dos comboios era utilizada para oferecer mais oportunidades de comunicação regular.

Em sua *Memória sobre os melhoramentos dos domínios de Sua Majestade na América*, D. Rodrigo evocou a necessidade das capitânias costeiras em manter uma marinha forte, com o intuito não só de proteger o território, mas também para evitar os descaminhos e contrabando<sup>570</sup>. Isso asseguraria a atuação efetiva das alfândegas na recolha das taxas sobre mercadorias. No caso específico dos correios, a atuação do pessoal da marinha na inspeção dos navios impediria o desvio de cartas que estavam sujeitas ao pagamento de taxas, garantindo o encaminhamento das mesmas para a administração postal.

---

<sup>569</sup> Frutuoso, Guinote, e Lopes, *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*, 46.

<sup>570</sup> *Memória sobre os melhoramentos dos domínios de Sua Majestade na América (1797)*. In: Coutinho, *Textos políticos, económicos e financeiros*, I:47–66.

A ligação entre investimento em marinha, eficiência do comércio e garantia das comunicações explica-se devido a conjuntura da época. No final do século XVIII, houve aumento das trocas de gêneros comerciais entre Portugal e Brasil. Nesse momento, houve significativo acréscimo da exportação de produtos manufaturados e alimentícios para a América portuguesa. O período de 1796 a 1807 foi de prosperidade para a exportação de produtos industriais portugueses para o Brasil, havendo primeiros sintomas decréscimo em 1805, seguido de uma recessão geral em 1806 e 1807<sup>571</sup>. Além disso, entre 1796 e 1806, 35% do valor total das exportações portuguesas eram de manufaturados, sendo que mais de 90% das exportações tinham o Brasil como destino final<sup>572</sup>.

Ao mesmo tempo, é preciso destacar o crescimento do escoamento de produtos agrícolas brasileiros para Portugal. De fato, o território português foi importante entreposto de produtos como o algodão para outras partes da Europa<sup>573</sup>. Existiu relação direta entre a importância de Portugal como entreposto exportador e o significativo aumento das comunicações comerciais com o Brasil em fins do século XVIII. Com o aumento das importações do território americano, a comunicação escrita mercantil também cresceria sensivelmente. A construção de novas embarcações para a esquadra portuguesa tinha a dupla função de proteger as mercadorias e de incentivar/preservar a troca de correspondência. Nesse sentido, a organização do sistema de Correios Marítimos pode ser pensada como um dos ramos das modificações da marinha, e tinha como propósito manter acesas as ligações comerciais à distância <sup>574</sup>.

Além disso, é importante levar em consideração a estreita ligação dos círculos sociais de negociantes entre Portugal e América portuguesa. Importa enfatizar que muitos dos negociantes atuantes no Brasil eram emigrados de Portugal, sobretudo da região do Entre Douro e Minho. Essa origem geográfica é algo que se fortaleceu na segunda metade do século XVIII<sup>575</sup>. Tendo em vista esta característica, deve-se pensar que as relações comerciais

---

<sup>571</sup> Valentim Alexandre, “Um momento crucial do subdesenvolvimento português: efeitos econômicos da perda do Império brasileiro.”, *Ler História*, nº 7 (1986): 3–43.

<sup>572</sup> Leonor Freire Costa, Pedro Lains, e Susana Münch Miranda, *História económica de Portugal, 1143-2010* (Lisboa: A Esfera dos Livros, 2011), 297–98.

<sup>573</sup> Alexandre, “Um momento crucial do subdesenvolvimento português: efeitos econômicos da perda do Império brasileiro.”, 10.

<sup>574</sup> Câmara, “Os ‘Paquetes Correios Marítimos’ e alguns dos artigos do Alvará de D. Maria I”.

<sup>575</sup> Jorge Miguel Pedreira, “Brasil, fronteira de Portugal. Negócio, emigração e mobilidade social (séculos XVII e XVIII)”, *Anais UE* 8–9 (1999 de 1998): 55.

próximas entre esses dois polos do Império certamente contribuíram para o aumento das necessidades de estruturas que mantivessem acesas as comunicações à distância.

Tendo em vista o foco no fortalecimento dos laços comerciais, a participação dos homens de negócio foi requisitada pela Coroa desde o início das reformas de correio. Exemplo disso foi o ofício de D. Rodrigo de Sousa Coutinho à Junta do Comércio, de 11 de novembro de 1797, anunciando a saída de dois pacotes para a América portuguesa em 01 de janeiro do próximo ano. Nessa correspondência, ficou claro que a intenção de avisar à Junta do Comércio foi forma de tornar o assunto público aos homens de negócio:

É a mesma senhora servida que a Real Junta do Comércio, Agricultura, Fabricas e Navegação destes Reinos e seus Domínios faça saber aos negociantes da praça de Lisboa a partida deste Correio Marítimo, a fim de que querendo eles passarem expedir as suas cartas com toda a segurança pagando esta primeira vez a razão de oitenta réis por cada carta assim no Reino como no Brasil<sup>576</sup>.

Nesse mesmo sentido, o primeiro parágrafo do Alvará de 20 de janeiro de 1798 traz como justificativa para o estabelecimento dos correios a melhoria do comércio do ultramar:

Eu a Rainha faço saber que sendo-me presente a economia que deve resultar à Minha Real Fazenda, de que o encargo, e cuidado de aprontar as embarcações, que hão de servir de Correios marítimos, fiquem pertencendo a Repartição da Marinha, e Domínios Ultramarinos [...] para a mais útil comunicação de todas aquelas capitânias, de que tão grande benefício ha de resultar às Praças do comercio de todos os meus Domínios<sup>577</sup>.

De fato, após a promulgação do Alvará, as medidas tomadas pela Coroa e pelos governos das capitânias contaram com grande participação dos homens de negócio na decisão dos dias de entrada e saída dos pacotes de correio. Isso demonstra como os interesses de correspondentes frequentes possuíam um determinado peso nas decisões acerca do próprio funcionamento postal que naquele momento era criado. Os negociantes, um dos grupos sociais com maior interesse na circulação de informação escrita, possuem forte ligação com a questão dos correios podendo, muitas vezes, interferir diretamente na área. E a tendência, por parte da própria Coroa e das Administrações postais, era entrar em comum acordo com este grupo, visto que a correspondência deles, por serem de caráter particular e não oficial, pagariam as taxas destinadas ao sustento dos correios e ao lucro dos cofres régios.

---

<sup>576</sup> 3/11/1797. AHMOP, Fundo Correio-Mor.

<sup>577</sup> 20/01/1798. Alvará (...). Coleção da Legislação Portuguesa, organizada por António Delgado Silva (1791-1801). Lisboa, 1828, 479.

É necessário compreender como se dava essa negociação entre agentes do sistema postal e homens de negócio. Tome-se como exemplo a consulta feita aos negociantes por José Barreto Gomes, Diretor-Geral do Correio do Reino, sobre a melhor data para enviar dois paquetes para a América portuguesa. A consulta aos homens de negócio na saída dos correios revela quem, na visão da Coroa, era o maior público interessado nesse serviço. Nesse caso, os Correios Marítimos deveriam sair juntamente com o comboio. Mas, ao serem consultados, os negociantes preferiram adiar a saída para data posterior. Isso se deu por dois motivos: primeiro, a saída de embarcações em momentos diferentes daria maiores oportunidades de se comunicarem com seus sócios. Segundo, os negociantes aguardavam também a chegada de comboio vindo do Brasil, que certamente traria novidades relativas aos seus negócios. O adiamento da saída dos correios era a oportunidade de responder as cartas que ainda estavam por chegar. José Barreto Gomes afirmou:

Debaixo destes princípios passei a consultar vários dos mais inteligentes e principais negociantes desta praça, os quais achei unânimes no ponto, que saindo o comboio quase ao mesmo tempo sem grande diferença dos paquetes, era desnecessário que estes partissem, sendo em tal caso mais conveniente demorá-los, sendo servida mandar demorar os ditos paquetes até a chegada do grande e importante comboio, que se espera dando ordem para partirem oito dias depois da sua chegada, com as muitas disposições e avisos importantes, que hão de ter que fazer em razão das notícias e remessas que esperam<sup>578</sup>.

Em outro ofício de Barreto Gomes à Secretaria da Marinha e Ultramar, o diretor indicou que a melhor data de saída para os paquetes seria após a chegada do correio do Rio de Janeiro, uma vez que os negociantes esperavam notícias de seus sócios: «[...] o ser natural, que entretanto chegue o correio do Rio de Janeiro, o que será muito conveniente à praça, podendo responder por este as cartas daquele, e fará que o número das cartas tenha aumento considerável.<sup>579</sup>»

A opinião dos homens de negócio do outro lado do atlântico também era consultada, demonstrando o objetivo de criar um sistema de comunicação que atendesse a demanda desse grupo específico. José Barreto Gomes, questionou os «principais negociantes do Brasil» a respeito da data de saída dos Correios Marítimos de Lisboa. Nessa consulta, os interessados

---

<sup>578</sup> 23/04/1798. Ofícios (6) do Diretor geral dos correios José Barreto Gomes, ao Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos D. Rodrigo de Sousa Coutinho, tratando, respectivamente, das atividades dos Correios Marítimos, da sua arrecadação, dos negociantes envolvidos e dos prejuízos dos atrasos dos paquetes; da fixação das datas de partidas do Correio do Rio de Janeiro e o interesse dos negociantes nestas datas; da organização da distribuição postal, questões do atraso de correspondência e sobre o cumprimento do Alvará dos Correios Marítimos. AHU\_Reino, Cx. 18, pasta 17.

<sup>579</sup> 26/01/1799. *Idem*.



indicaram o conhecimento da principal norma do Correio Marítimo, o Alvará de 20 de janeiro de 1798 e estarem a par da frequência que, de acordo com aquela norma, deveriam circular os paquetes. É importante frisar esse ponto: os homens de negócio estavam a par da inauguração e forma de funcionamento do Correio Marítimo, sendo que a principal norma a respeito dessa matéria foi entre eles circulada e conhecida. Assim, demonstravam que estavam, em geral, a favor da frequência bimensal da saída dos paquetes de Lisboa, bem como a demora máxima de 15 dias nos portos de escala:

Com esta ocasião me representaram os mesmos negociantes, que o Alvará dos Correios marítimos devia exatamente cumprir-se na parte em que manda que de dois em dois meses saiam os ditos Correios, porque de outro modo não pode haver correspondência regular. Com uma interpolação que possa combinar com as especulações mercantis, pois ainda que seja conveniente demorarem-se os Correios quando chegam ou partem comboios nunca tais demoras deverão ser por mais de quinze dias, devendo considerar-se como um acidente, que de nenhuma forma deve alterar o plano tão sabiamente estabelecido, e de que o público se acha satisfeito pelas vantagens que lhe resultam<sup>580</sup>.

Contudo, o próprio conhecimento normativo dava espaço para que esses indivíduos, a partir da ação como grupo, negociassem o funcionamento que do correio que estava ali regulamentado. Embora tenha indicado que as escalas nos portos da América não deveriam demorar mais do que 15 dias, o que era suficiente para receber as notícias vindas nos navios do comboio, na prática, havia espaço para negociação desse tempo, a depender dos interesses comerciais do momento. Em 30 de agosto de 1799, o governador da Bahia escreveu ao capitão do Correio Marítimo *Netuno*, então aportado no Rio de Janeiro, pedindo para que retornasse à Bahia antes de regressar ao Reino. Para tanto, sua estada no porto do Rio deveria ser de somente 10 dias. A justificativa utilizada pelo governador indica a necessidade de atender o interesse dos negociantes. Em requerimento, os homens de comércio haviam pedido o retorno do navio com o intuito de enviarem notícias aos seus sócios de Lisboa a respeito das embarcações que haviam partido no comboio anterior<sup>581</sup>.

Esse pedido da praça da Bahia provocou reação dos homens de negócio do Rio de Janeiro. Ao descobrirem que o *Netuno* passaria somente 10 dias na cidade, fizeram representação ao Vice-rei requerendo mais oito dias, sob o argumento de que os homens de

---

<sup>580</sup> 28/01/1800. *Idem*.

<sup>581</sup> 30/08/1799. Ofício do Vice-Rei do Governador da Bahia, D. Fernando José de Portugal para o capitão do *Netuno*, José Maria Gonçalves. *Anexo a* 27/09/1799. Ofício do Vice-rei do Estado do Brasil, conde de Resende, D. José Luís de Castro, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre ter atendido ao requerimento dos comerciantes do Rio de Janeiro que solicitaram que o paquete correio marítimo *Netuno*, vindo da Bahia, permaneça mais tempo na cidade. AHU\_ACL\_CU\_017\_Cx.175, doc.12891.

negócio da Bahia não deveriam ter melhores condições do que os do Rio de Janeiro. Além disso, em sua vinda de Lisboa, o navio havia passado 3 meses aportado na Bahia, tempo muito maior do que era concedido pelo Alvará do Correio Marítimo. Tendo isso em vista, o Vice-rei decidiu conceder 18 dias para que o *Netuno* permanecesse no Rio, período considerado como suficiente para que os homens de negócio despachassem suas cartas para as praças de Lisboa e Porto. Além da vantagem para o comércio, O Conde de Resende considerou que a demora seria útil ao público e à esfera judicial:

[...] e como a contemplação destas mesmas correspondências foi um dos motivos que fizeram necessário o estabelecimento dos Correios Marítimos, entendi que a demora de oito dias que pediam os negociantes sobre dez, que se tinham publicado, não causando prejuízo sensível, produziria manifesta utilidade não só a todo o corpo de comércio mas também aos particulares, ou todos os tribunais e juízos que tinham de escrever para o Reino sobre negócios que depois da próxima entrada do comboio obrigariam a uma pronta resposta<sup>582</sup>.

Portanto, a opinião dos negociantes era influente a ponto de ser levada em consideração em questões estratégicas, tais como as datas de saída dos Correios Marítimos e o tempo de demora das embarcações em cada porto. Além disso, este grupo estava bem informado acerca das normas que regiam esse sistema, o que demonstra o interesse em participar ativamente das decisões a respeito do novo sistema de controle do fluxo das cartas. Percebe-se a complexidade do funcionamento do sistema postal da época, pois existiam problemas cotidianos não previstos na legislação tais como mudanças de rota, alongamento das viagens, dentre outros. Por norma, os paquetes deveriam ser breves e completar seu percurso total no menor tempo possível. Contudo, as necessidades de comunicação provocadas pelo comércio poderiam mudar esse quadro.

Outra questão sobressai diante dos requerimentos dos negociantes. Ao pedirem o adiamento da saída do correio, davam a entender que não valia a pena que a navegação dos paquetes fosse feita proximamente à saída de outras embarcações, possivelmente comerciais. A preferência dos correspondentes em enviar suas cartas em momentos diferentes era tida como medida de segurança. Isso porque, caso as cartas que iam no comboio se extrviassem, tinham a oportunidade de mandar cópias (segundas vias) por embarcações posteriores, nesse caso, pelos paquetes. No que diz respeito às questões de comunicações à distância, quanto maior o

---

<sup>582</sup> 27/09/1799. Ofício do Vice-rei do Estado do Brasil, conde de Resende, D. José Luís de Castro, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre ter atendido ao requerimento dos comerciantes do Rio de Janeiro que solicitaram que o paquete correio marítimo *Netuno*, vindo da Bahia, permanecesse mais tempo na cidade AHU\_ACL\_CU\_017\_cx.175, doc.12891.

número de embarcações que saíssem em dias diferentes, mais fácil era manter contato regular. Além disso, o sistema de comboios, embora adotado pela Coroa como forma de garantir a segurança, era tido pelos correspondentes como insuficiente para fins comunicativos, pois representava somente uma oportunidade de envio, dentre as várias disponíveis. A saída dos pacotes em datas separadas eram uma forma de solucionar essa questão e garantir uma segunda remessa.

Essa visão não foi partilhada somente pelos homens de negócio portugueses. Para o caso do Atlântico do período moderno, os tempos de guerra eram um dos principais responsáveis por modificar os padrões de navegação e, conseqüentemente, de correspondência. Durante a Revolução Americana, por exemplo, muitos dos navios destinados às treze colônias navegaram em comboio por questões de segurança, saindo da Europa na primavera e retornando no outono. Isso diminuiu o fluxo comunicacional, pois restringiu o número de oportunidades separadas que os correspondentes poderiam escrever, além de limitar a distribuição de correspondência ao longo do tempo <sup>583</sup>.

A seção anterior buscou demonstrar em termos numéricos que a estrutura de pacotes, durante todo o período estudado, não foi suficiente para suprir as demandas comunicativas da época. Os requerimentos dos homens de negócio apresentados nessa seção são indícios qualitativos da utilização de outros meios além das embarcações de correio. O fato de pedirem para que os pacotes saíssem em datas separadas dos comboios nos quais iriam outras embarcações, possivelmente mercantes, que transportariam suas cartas, demonstra que os mercadores utilizavam os pacotes somente como um dos meios disponíveis para se comunicarem.

É importante ressaltar que a rede de navios comerciais era a estrutura utilizada anteriormente à reforma, pois não existiram embarcações oficiais exclusivas de correio antes de 1797. O antigo sistema (ou pode-se mesmo em pensar em sistemas, visto que diversas eram as redes mercantis e várias eram as oportunidades de envio de cartas), de acordo com os relatos da época, funcionava de maneira satisfatória. A opinião dos homens de comércio é reforçada pelos governadores das capitanias do Pará, de Pernambuco e da Bahia nos ofícios enviados à D. Rodrigo de Sousa Coutinho antes da institucionalização do Correio Marítimo em 1798, tratados no Capítulo III. Todos os três indicavam que os

---

<sup>583</sup> Harrison, "The intercourse of letters: Transatlantic correspondence in early Canada (1640-1812)", 78.

navios da praça eram suficientes para manter comunicações efetivas e regulares entre estas capitânias e o reino. Outras fontes também revelam a mesma tendência. As massivas entradas de navios comerciais no porto de Lisboa anualmente, frente às poucas chegadas de embarcações oficiais, demonstram como essa era uma via privilegiada de ligação regular entre América e Reino. Portanto, essa era a alternativa mais frequente para manter a comunicação entre os dois polos.

Tal situação não foi peculiar ao caso português, sendo antes comum em vários Impérios marítimos modernos. No caso da troca das cartas entre Canadá e França, entre os séculos XVII e XVIII, os novos colonos, para comunicarem-se com a metrópole, dependiam largamente dos padrões de comércio e do movimento dos navios mercantes. A mesma questão ocorreu para o caso da Inglaterra e das treze colônias. A correlação entre movimento de correspondência e padrões e redes de comércio era uma das características essenciais das antes da existência do correio. As redes tradicionais de envio continuaram atuando largamente mesmo após o estabelecimento dos correios no Canadá, feito já sobre o governo da Grã-Bretanha. Ou seja, havia, em larga medida, uma comunidade de correspondentes que optavam por seguir com as tradições de envio calcadas em instituições mercantis. Isso poderia se dar por vários motivos, tais como: falta de garantias de segurança no novo sistema, falta de estrutura física suficiente para suprir a demanda de envios e a existência de relações interpessoais com agentes portadores de cartas mais confiáveis.

No caso de Portugal e da América portuguesa, a correlação entre correspondência e navios de comércio, tida como tradicional inclusive pelos agentes de governo da época, foi, desde o início das reformas, entendida como situação de possível prejuízo às recém-criadas Administrações de correio. O transporte de cartas feito por embarcações particulares, caso não fosse subordinado à Administração postal, impediria a recolha das taxas relativas às cartas enviadas. Logo, a Coroa tentou solucionar a questão da concorrência dos navios mercantes subordinando-os ao Correio Marítimo. Dessa forma, foi ordenado que as cartas fossem sempre levadas na mala de correio fechada, independentemente do tipo de embarcação que as transportasse. Antes do fechamento da mala pela Administração postal, as missivas deveriam ser pesadas a fim de se calcular sua taxa. Portanto, ao menos em termos normativos, o antigo sistema não só sobreviveu ao surgimento do Correio Marítimo, como foi utilizado pela Coroa como parte importante do transporte oficial de correspondência.

## **Cartas de negócio, cartas particulares: as múltiplas escolhas de dois correspondentes no período das reformas postais.**

Como forma de melhor compreender a sobrevivência do antigo sistema de envio de cartas por mar e sua relação com a estrutura do Correio Marítimo, é útil voltar o olhar para dois núcleos epistolares específicos, um de cartas de negócio e outro de cartas familiares. As primeiras são do comerciante pernambucano José Antonio Alves de Souza e as segundas do Bibliotecário real, Luís Joaquim dos Santos Marrocos.

Em primeiro lugar, será analisado o caso do comerciante José Antonio Alves de Souza, sediado no Recife na primeira metade do século XIX. Certamente, o estudo desse personagem não é capaz de dar conta de toda a complexidade da estrutura comunicativa representada pelos navios mercantes que circulavam entre Portugal e América portuguesa no período. Contudo, as vias escolhidas desse comerciante para o envio de suas cartas apontam para a mesma tendência enfatizada em outras fontes, que é a prevalência dos navios de comércio no transporte de cartas mercantis e o funcionamento estável dessa estrutura.

O movimento da correspondência de Alves de Souza pode ser acompanhado a partir do copiador de suas cartas enviadas, que abrange os anos de 1803 a 1809<sup>584</sup>. São, em sua maioria, comunicações de trato de comércio, destinadas a correspondentes em localidades variadas, como Bahia, Ceará, Maranhão, Rio de Janeiro, Lisboa, Londres, Liverpool, Angola e Luanda. Além de revelar a rede de navios utilizadas pelo comerciante, o epistolário também permite perceber as trocas comerciais efetuadas. Havia a compra e venda gêneros como algodão (vindos do Ceará e de Pernambuco), tecidos (vindos de Lisboa), aguardente (do Rio de Janeiro) e escravos (de Angola e Luanda).

As cópias das cartas não são assinadas, o que inicialmente impossibilitou descobrir o nome do comerciante que as escreveu. Entretanto, a leitura permitiu matizar o círculo familiar e de negócios deste indivíduo. Era sócio de Manoel Ribeiro Guimarães, de Lisboa, e de Bento José da Costa, um influente comerciante de Pernambuco que se envolveu na revolução de 1817. Era irmão de Eusébio de Souza Guimarães, da Bahia, e foi casado com Maria Teodora Moreira de Carvalho, filha de Afonso Ferreira, outro importante comerciante pernambucano participante da revolta de 1817. Por meio da recolha destes dados, foram levantadas

---

<sup>584</sup> Copiador de Cartas (1803-1809). PT AHS-ICS NGM-164.

informações do inventário de Afonso Ferreira e descobriu-se que o comerciante chamava-se José Antônio Alves de Souza.<sup>585</sup>

As informações que mais interessam no epistolário de Alves de Souza para esta investigação são os nomes dos navios pelos quais ele enviava suas cartas. Essas menções aparecem por vezes no corpo da correspondência, mas, em grande número de casos, se encontram anotadas à margem do copiador. De um total de 716 cartas, foi possível identificar o nome dos navios que as transportavam em 425 casos. Desse total, 143 são segundas vias (ou seja, a cópia da mesma carta, que foi enviada por mais de um navio).

Muitas vezes os navios carregados com gêneros por Alves de Souza eram os mesmos pelos quais ele enviava suas cartas, embora não se tenha indicação de que estes necessariamente levassem correspondências em todas as viagens. Por isso, como método de recolha dos dados, optou-se por considerar somente os navios e as viagens os quais há indicação expressa de que levavam as cartas. Levando isso em consideração, tem-se o seguinte resultado:

**Navios transportadores da correspondência de José Antônio Alves de Souza  
(1803-1809)**

*Tabela 17: Navios transportadores de correspondência e cartas com identificação de navios no epistolário do mercador José Antônio Alves de Souza*

Total de Navios	Para Lisboa	Para África	Para outras localidades
70	36	14	20

**Total de cartas/cartas com identificação dos navios (1803-1809)**

	Lisboa	Porto	África	Rio de Janeiro	Bahia	Inglaterra <sup>586</sup>	Outras localidades <sup>587</sup>	Total
Total de cartas	381	32	58	42	51	40	112	716
Cartas com identificação dos navios	281	26	46	12	10	23	27	425

Mais da metade das cartas (53%) foi enviada para Lisboa e, nesse caso específico, foi possível encontrar os navios transportadores para maioria dos casos (73,4%). É importante ressaltar que a porcentagem mais baixa de identificação das embarcações se deu para as capitânicas internas, representadas nesse caso por Bahia (19,5%) e Rio de Janeiro (28,5%). Nesses casos, os nomes das embarcações muitas vezes não foram anotados nas margens e nem mencionados nas cartas. Em vez de atribuir isso ao esquecimento do correspondente, deve-se também levantar a hipótese da utilização de outras formas de envio de correspondência, possivelmente por terra, especialmente para capitânicas mais próximas, como Bahia.

Foram arrolados 70 navios que fizeram transporte da correspondência do comerciante entre 1803 e 1809. Grande parte desses navios, 36, foi utilizado por Alves de Souza para enviar correspondência para Lisboa. 14 fizeram o transporte para África (principalmente Angola, mas também Benguela e Luanda) e o restante das embarcações, 20, serviram de transporte para Porto, Inglaterra e outras capitânicas da América portuguesa. Chama a atenção a utilização de algumas embarcações menores para fazer o transporte para outras capitânicas, normalmente identificadas como *barcos*, seguidas pelo nome do dono (Por exemplo: *Barco de Joaquim Bernardes*, para o Rio de Janeiro ou *Barco de José Bento*, para a Bahia). Isso reforça a hipótese da utilização de outras vias para a comunicação interna entre as capitânicas, haja vista a existência de embarcações menores específicas para esse tipo de ligação.

Outra questão envolvendo as embarcações utilizadas por Alves de Souza é o fato de algumas dessas terem pertencido à algum sócio ou componente de sua rede comercial. Dentre os seus principais destinatários, foram identificados alguns proprietários de navios, aos quais o comerciante escrevia para dar conta do carregamento das embarcações. Também foram identificadas relações com mestres ou capitães, com os quais eventualmente correspondia-se. De 103 destinatários levantados, 14 foram identificados como proprietários de embarcação e 17 eram mestres ou capitães.

Embora em termos globais o número de proprietários e capitães não seja avultado, há de levar-se em consideração que a troca de correspondência com alguns desses indivíduos era

---

<sup>585</sup> Ficam registrados os agradecimentos à Prof. Dra. Teresa Cristina de Novaes Marques, da Universidade de Brasília, que forneceu as informações do inventário de Affonso Ferreira. Arquivo Orlando Cavalcanti, IAHGP; transcrito por Tácito Cordeiro Galvão.

<sup>586</sup> Londres e Liverpool, que passaram a fazer parte da rota de correspondência após a abertura dos portos em 1808.

<sup>587</sup> Diz respeito a correspondência interna com outras capitânicas, como Ceará e Maranhão.

intensa. Manoel Ribeiro Guimarães, seu principal sócio de Lisboa e para qual enviou 174 cartas, era sobrinho de José Coelho Guimarães, do Porto e dono do navio *Balsemão*. Essa embarcação foi da consignação de José Alves de Souza, que a carregou com gêneros para Lisboa em 1807. Nesta oportunidade, também aproveitou para enviar cartas, o livro de carga e prendas pessoais, tudo diretamente pelas mãos do capitão. À José Coelho Guimarães, o proprietário, escreveu:

Amanhã querendo Deus segue viagem para esta o seu navio *Balsemão*, do Capitão Estevão José Alves, o qual entregará a Vossa Mercê um saquinho de cartas, e livro de carga pelo qual verá conduzir 43:288\$355 de frete na presente viagem<sup>588</sup>.

Também na mesma viagem, a esposa de Alves de Souza escreveu à uma amiga, esposa de um dos sócios do marido, e enviou-lhe pelas mãos do capitão um fio de colar<sup>589</sup>. Ou seja, o navio do sócio serviu como meio de transporte de cartas e outros gêneros, além dos artefatos comuns do trato comercial, como as mercadorias, o livro de carga e a fatura do carregamento. Boa parte do enviado neste caso foi colocado nas mãos do capitão, que também era conhecido. Ou seja, o envio de cartas, documentos e pequenas encomendas foi feito a partir de uma rede que englobava portador e meio de transporte confiável. Pela narrativa exposta, entende-se que o capitão levou o saco das cartas consigo para ser entregue diretamente ao destinatário. Não parecia haver a intenção de passar pelos trâmites do correio.

Isso não ocorria somente com os grandes navios de carga destinados a atravessarem o Atlântico. O fato das embarcações menores, de ligações internas, serem identificadas no epistolário sempre com o nome do dono, dá a entender que possivelmente era pessoa conhecida. Portanto, o padrão de envio desse comerciante foi caracterizado pela escolha de meios de transporte ligados à portadores familiares. O envio pelos correios excluiria essa possibilidade, pois implicaria entrega a essa instituição e confiança em funcionários desconhecidos.

Essas questões podem explicar a inexistência de nomes de paquetes de Correio Marítimo arrolados no epistolário. O cruzamento dos nomes registrados nas cartas com os nomes das embarcações oficiais presentes nos ofícios do Arquivo Histórico Ultramarino e no *Catálogo dos Navios Brigantinos* permitiu auferir que a maioria dos navios eram negociantes, sendo apenas duas embarcações de guerra pertencentes à Marinha real: o *Real João* e uma

---

<sup>588</sup> 10/10/1807. *Carta a José Coelho Guimarães*. Copiador de Cartas (1803-1809). PT AHS-ICS NGM-164.

<sup>589</sup> 10/10/1807. *Carta a Ana Getrudes Rubim de Sá Mourão*. Copiador de Cartas (1803-1809). PT AHS-ICS NGM-164.



charrua, provavelmente a *Princesa Real*, ambos utilizados para enviar cartas para Lisboa em 1807. Nenhum pacote de Correio Marítimo figura dentre as embarcações.

Além da hipótese levantada da preferência por navios comerciais, que eram reguladas pelos laços da rede mercantil, há de se levar em consideração a pouca disponibilidade de embarcações da Coroa que circulavam em Pernambuco nesse período. 11 embarcações de correio criadas a partir de 1797 pararam de atuar até 1803 e apenas 8 embarcações criadas entre 1799 e 1809 estavam ativas durante o período. Os pacotes também não parecem ter feito viagens muito regulares entre Portugal e América portuguesa. Foram encontradas apenas 14 entradas de Correios Marítimos nos portos de Lisboa entre 1803 e 1809, sendo 8 entradas provenientes das capitanias do Norte e 6 da Bahia e/ou Rio de Janeiro<sup>590</sup>. Ou seja, existiram poucas chances para o comerciante pernambucano enviar suas cartas por essa via. Em contrapartida, o epistolário revela 77 saídas de embarcações do porto de Recife em direção à Lisboa em que se transportavam as cartas, praticamente uma embarcação por mês para o período de 1803 a 1809. Contudo, essa média certamente deve ter sido maior, considerando as poucas entradas de navios em Lisboa em 1808 devido ao bloqueio instituído pela Inglaterra com a invasão de Junot.

Pela narrativa das cartas, nota-se que a guerra afetou a circulação de correspondência feitas pelas embarcações de comércio. Os relatos de José Alves de Souza em relação à dificuldade de comunicação com seus sócios em Lisboa são inúmeros. Por meio de suas cartas foi possível perceber que os navios carregados com gêneros que tinham como destino Lisboa nesse período foram desviados para Londres devido ao bloqueio. Isso aconteceu com um dos navios de consignação do comerciante, o *Balsemão*, que a esta altura se encontrava carregado e pronto para sair do Rio de Janeiro.

Nesse ano, foram levantadas somente 3 saídas de navios portugueses que levavam cartas de Alves de Souza para Lisboa, sendo dois navios da marinha de guerra e somente um mercantil: *Real João*, *Rainha de Portugal* e *Ásia Grande*. Contudo, essas embarcações parecem não terem chegado em Lisboa, de acordo com as entradas de 1808<sup>591</sup>. Muito provavelmente, conforme o explicitado no próprio epistolário, esses navios devem ter se desviado para a Inglaterra, e as cartas podem ter seguido por via interna até Portugal.

---

<sup>590</sup> Frutuoso, Guinote, e Lopes, *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*, 521–87.

<sup>591</sup> *Idem*, 582.

A outra forma encontrada de manter a comunicação com os sócios de Lisboa foi por meio do envio de cartas por navios ingleses. Contudo, a circulação por esse meio não era considerada por Alves de Souza efetiva. Há nas cartas reclamações de que os navios britânicos chegados a Pernambuco muitas vezes não traziam notícias. Em carta a Eusébio de Souza Guimarães, seu irmão que morava na Bahia, José Antonio reclamou da falta de novidades e indicou que os ingleses proibiram vir cartas nos navios: «Não há novidade por hora, por que até os ingleses deram agora em proibirem vir cartas nos navios, grandes ladrões, franceses ladrões, ingleses ladrões e nós os pobres roubados»<sup>592</sup>. Em correspondência enviada à Londres para Manoel Antonio de Paiva por um navio inglês, o *Venerable*, também indicou que as cartas vindas por embarcações britânicas muitas vezes não chegavam, e esperava que a situação se resolvesse com a liberação do porto de Lisboa:

[...] pois desde que entraram os franceses em Lisboa nunca mais recebi notícias de dito Senhor. E logo que receba prontamente executarei as suas ordens, advertindo a Vossa Mercê que carece muito nessa muita providência para acomodação das cartas, por que os ingleses as botam o mar, [...]e mesmo tenho admirado não ter recebido mais cartas suas, e agora serão mais seguras e prontas vindas por Lisboa<sup>593</sup>.

A comunicação regular com Lisboa que Alves de Souza teve nos anos anteriores foi praticamente interrompida em 1808, sendo que a maioria das cartas enviadas nessa época foram levadas por navios britânicos, tendo como porto de chegada Londres. O mesmo deve ter ocorrido com a correspondência remetida pelas embarcações de guerra portuguesas, haja visto não existir registro de entrada dessas embarcações em Lisboa.

Portanto, tomando 1808 como período de exceção, percebe-se clara prevalência da via marítima comercial para o caso específico do envio das cartas de Alves de Souza. Essa tendência provavelmente era generalizada, conforme apontado anteriormente. Havia grande utilização dos navios mercantes para fins comunicativos e eles eram inegavelmente um importante braço da estrutura postal da época. Tendo em conta que os navios mercantes eram obrigados por lei a fazer o transporte postal, era necessário que esses fossem inspecionados em sua chegada para garantir o encaminhamento das cartas ao correio.

\*\*\*

---

<sup>592</sup> 02/12/1808. *Carta a Eusébio Alves de Souza Guimarães*. Copiador de Cartas (1803-1809). PT AHS-ICS NGM-164.

<sup>593</sup> 30/12/1808. *Carta a Manoel Antonio de Paiva*. Copiador de Cartas (1803-1809). PT AHS-ICS NGM-164.

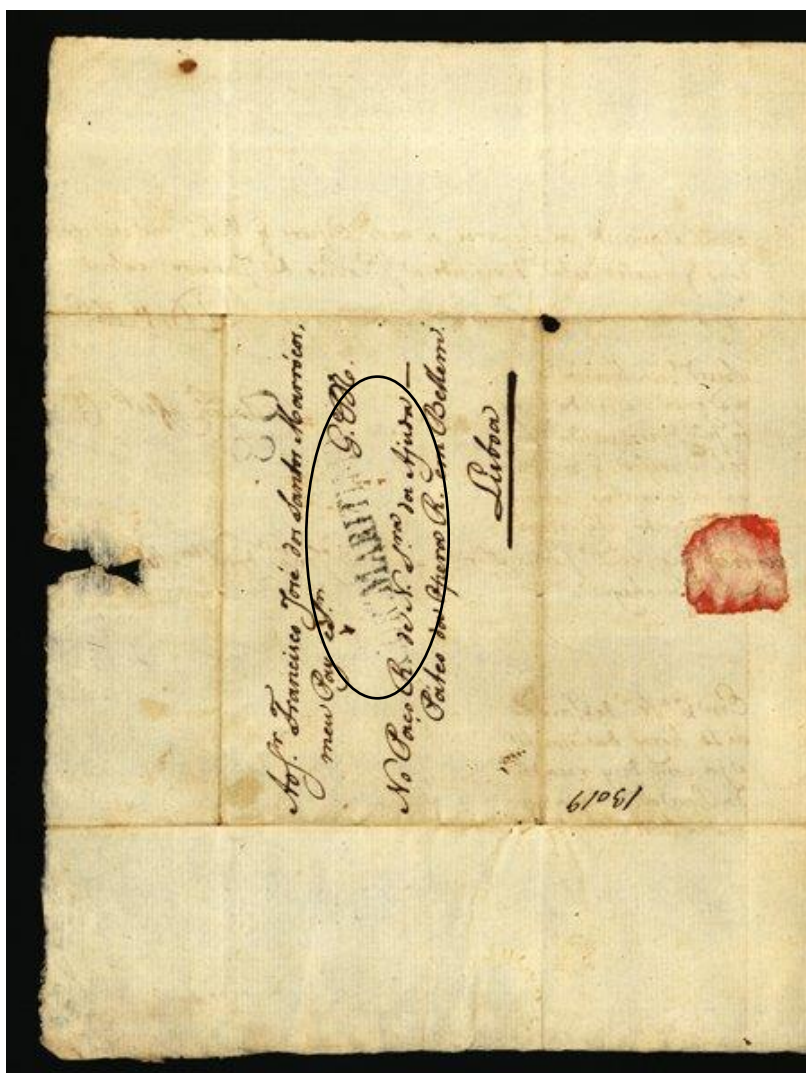
Se para o caso de José Antonio Alves de Souza são escassas as menções a correios e nula a utilização de pacotes, algo parecido se comprova para outros correspondentes da época. Nesse sentido, a correspondência de Luís Joaquim dos Santos Marrocos, bibliotecário da Real Livraria que se transferiu de Lisboa para o Rio de Janeiro em 1811, se apresenta como corpus documental interessante para compreender a relação entre correspondentes, surgimento das Administrações postais e utilização de meios paralelos de envio.

Cabe aqui marcar a diferença em relação ao copiador de cartas anteriormente trabalhando, que era gênero mercantil. O epistolário de Luís Joaquim dos Santos Marrocos pode ser classificado como de cartas familiares, pois, no total de duzentas, cento e sessenta e cinco são escritas ao pai, e um número menor à irmã e a outros amigos e parentes. O epistolário sobreviveu graças à ação de Francisco José dos Santos Marrocos, pai de Luís. Funcionário da Biblioteca da Ajuda em Lisboa, Francisco, por algum motivo, esqueceu ou deixou as cartas do filho no seu ambiente de trabalho. Por isso, esse interessante conjunto passou a integrar o acervo da biblioteca. Para os fins desta investigação, os originais das cartas foram consultados. O objetivo inicial era perceber se as cartas traziam em seu envoltório alguma marca ou carimbo que revelassem sua passagem pelo correio. Contudo, poucas das cartas apresentam essa comprovação material da passagem pelo sistema postal (é possível ver um exemplo na figura abaixo). Ainda assim, as missivas de Marrocos permitem aceder a um interessante caso de como era feita a comunicação à distância entre Brasil e Portugal após 1808.

Figura 10: Carta de Luís Joaquim dos Santos Marrocos ao pai, na qual é possível ver o carimbo do Correio marítimo.

Fonte: BA 54-VI-12-1. Marcação nossa. Imagem disponível em:

<http://bibliotecadaajuda.blogspot.com/2007/06/cartas-do-rio-de-janeiro-lus-joaquim.html>



Devido a riqueza deste acervo documental, que traz um grande número de informações a respeito das mais variadas nuances da instalação da Corte no Rio de Janeiro, as cartas de Marrocos é bem conhecido na historiografia. Inclusive, o epistolário em questão foi publicado duas vezes<sup>594</sup>. Suas cartas já foram subsídio para a pesquisa de Lilia Mortiz Schwarcz sobre a Real Biblioteca de Lisboa e a questão dos livros como importantes símbolos de poder<sup>595</sup>. Já

<sup>594</sup> Luís Joaquim dos Santos Marrocos, *Cartas do Rio de Janeiro*, org. Elisabet Carceller Guillamet, Maria Conceição Geadá, e Basto, Cristina Pinto (Lisboa: Biblioteca Nacional, 2008). *Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Cartas de Luiz Joaquim dos Santos Marrocos, Escritas do Rio de Janeiro à sua Família em Lisboa, de 1811 a 1821*. Ministério da Educação: Volume LVI, 1934.

<sup>595</sup> Lilia Moritz Schwarcz, *A longa viagem da biblioteca dos reis do terremoto de Lisboa à Independência do Brasil* (São Paulo: Companhia das Letras, 2002), 268–70.

Adriana Angelita da Conceição investigou a prática de escrita de cartas e os sentimentos e sensibilidade do bibliotecário português diante da nova vida na então recente sede da Corte<sup>596</sup>. Por fim, Ana Cristina Araújo escreveu a apresentação da publicação mais recente do epistolário de Marrocos. A historiadora aborda, dentre outros tópicos, a questão das escolhas selecionadas pelo bibliotecário para o envio de suas cartas, considerando de suma importância a «cultura material da carta, ligado ao circuito e às práticas de expedição do correio»<sup>597</sup>. Contudo, essas referências fazem pouca menção a relação que Marrocos construiu com o sistema postal da época.

Luís Joaquim dos Santos Marrocos utilizou-se de múltiplos meios para o envio das missivas e, dentre eles, eventualmente, estava o Correio Marítimo. No que diz respeito dos navios mais frequentemente utilizados para o envio e recebimento das cartas, o epistolário de Marrocos não permite chegar a conclusões numéricas acertadas a respeito da utilização de pacotes ou navios de comércio. Contudo, as poucas menções dão a entender que a utilização de pacotes era pequena. Nas cartas, no total de 42 embarcações que foram contadas, somente 5 podem ser identificadas como Correios Marítimos (*Boa Ventura, Infante D. Sebastião, Mercúrio, Princesa Real e Treze de Maio*)<sup>598</sup>. Além disso, um arranjo inusitado e interessante aparece nas cartas de Marrocos, a respeito do envio de suas cartas pelos pacotes. Em determinada ocasião, utilizou com portador um vizinho do sítio da Boa Hora, que estava voltando para Lisboa. Acontece que esse indivíduo partiu, em sua viagem de volta, em um navio de Correio Marítimo<sup>599</sup>. Ou seja, mesmo em navios oficiais de trânsito postal não era difícil, para correspondentes assíduos como Marrocos, enviar suas cartas fora da mala.

Isso reforça a hipótese já levantada nesta tese de que as outras vias de envio e recebimento de cartas não cessaram de funcionar no momento das reformas, mesmo após as transformações de 1808. No que diz respeito à prática dos correspondentes, isso resultou na liberdade de escolha por onde enviar suas missivas. Os correios, então, atuavam em confluência

---

<sup>596</sup> Adriana Angelita da Conceição, “Um bibliotecário de coração melancólico: Luís Joaquim dos Santos Marrocos e a prática de escrita de cartas”, in *Anais do VI Simpósio Nacional de História Cultural – Escritas da História: Ver, Sentir, Narrar* (Um bibliotecário de coração melancólico: Luís Joaquim dos Santos Marrocos e a prática de escrita de cartas, Teresina: UFPI, 2012), 1–14.

<sup>597</sup> Ana Cristina Araújo, “Uma longa despedida: cartas familiares de Luís Joaquim dos Santos Marrocos”, in *Cartas do Rio de Janeiro: 1811-1821* (Lisboa: Biblioteca Nacional, 2008), 17.

<sup>598</sup> *Cartas de Luís Joaquim dos Santos Marrocos*. BA, 54-VI-12-1 a 171.

<sup>599</sup> 02/06/1820. *Carta de Luís Joaquim dos Santos Marrocos ao pai, Francisco José dos Santos Marrocos*. BA 54-VI-12-160.

com outras formas de envio, não fazendo-lhes concorrência. E isso aplica-se mesmo para as cartas de mar, na qual supostamente era obrigatório o envio pela mala postal, para que assim pudesse ser recolhido o porte.

Pela narrativa das cartas, Marrocos deixa claro que se utilizava dos correios por uma questão essencial: a segurança da informação. Entretanto, essa via poderia deixar de ser utilizada caso o correspondente conhecesse algum portador confiável o qual poderia levar em mãos as cartas para sua família. Nesse caso, a relação de amizade e confiança sobrepunha-se, na visão do bibliotecário, à confiança cedida à Administração de correios. Vejam-se alguns exemplos. Na primeira carta enviada por Marrocos ao pai, o mesmo sublinha a necessidade de enviá-la por correio (nesse caso, pela Administração postal de Cabo Verde), por ser, naquele momento, o meio mais confiável: «Agora estamos na esperança de avistarmos amanhã a Ilha de Santiago, hã (sic) das de Cabo Verde, e por não deixar hã (sic) tão boa ocasião, tenho tenção de saltar em terra, não obstante os maus ares de terreno, a fim de lançar esta carta no correio, por não confiar esta empresa de outrem»<sup>600</sup>.

Em contrapartida, outra forma de despacho preferencial aparece logo no início de sua segunda carta, de 24 de junho de 1811, escrita já do Rio de Janeiro, na qual Luís Joaquim pede ao pai procurar João Emydio, pois o mesmo possuía uma carta dele<sup>601</sup>. Percebe-se a evidente mudança de estratégia. Se, anteriormente, a missiva foi enviada via correios por entender ser esta a forma mais segura, nesse outro momento Marrocos escreve ao pai (também por Correios) para anunciar que havia outra carta nas posses de um conhecido viajando do Rio para Lisboa. Da mesma forma, é perceptível a indicação de mudança na narrativa epistolar. Na mensagem enviada pelo portador, João Emydio, Marrocos se estende na escrita. Ou seja, na carta confiada a um terceiro, pessoa conhecida, havia mais espaço para se alongar nos assuntos e comentar outras questões que talvez não fossem seguras de serem tratadas naquela enviada pelos serviços postais.

Além da segurança da informação, enviar cartas por portadores possuía outra vantagem: escusava o destinatário (no caso, o pai de Marrocos) do pagamento do porte. Portanto, é possível perceber que os correspondentes transitavam entre o cumprimento das novas normas e a busca

---

<sup>600</sup> 12/04/1811. *Carta de Luís Joaquim dos Santos Marrocos ao pai, Francisco José dos Santos Marrocos*. BA, 54-VI-12-1.

<sup>601</sup> 24/06/1811. *Carta de Luís Joaquim dos Santos Marrocos ao pai, Francisco José dos Santos Marrocos*. BA 54-VI-12-2.

por caminhos alternativos, tentando escapar da obrigatoriedade de pagamento. E isso é particularmente interessante para o caso em análise, por tratar-se de um correspondente que enviou a maioria de suas missivas após 1808 e a partir da sede da Corte, que, nessa época contou com relativo aumento de sua estrutura de Administração postal. Ainda assim, permaneciam as antigas práticas. A percepção de que o envio por terceiros era preferível tanto para garantir a segurança da informação como por questões financeiras é visível no seguinte trecho: «Queira procurar a João Emygdio, por quem escrevo a Vossa Mercê com mais largueza e vagar: e por ele continuarei a enviar as minhas cartas mais gordas, por causa do seu importe, e segurança. Ainda que pelo correio sempre escreverei a minha cartícula»<sup>602</sup>.

Luís Joaquim preocupava-se em poupar o pai do pagamento do porte, especialmente porque a família em Portugal não se encontrava em situação financeira estável, fato comentado diversas vezes na correspondência. Além do envio por portadores, utilizava-se outro meio para escapar à taxa: suas cartas com alguma frequência eram enviadas em conjunto com os ofícios de governo, no saco da Secretaria de Estado<sup>603</sup>.

Ainda partindo do princípio de que os correios só eram preferíveis caso não houvesse portadores de confiança, Marrocos muitas vezes alertou ao pai que deveria colocar as cartas no correio, uma vez que, inúmeras vezes, recebeu missivas das mãos de desconhecidos ou perdeu cartas pela falta de cuidado de quem as transportava. Aparentemente, os portadores escolhidos por Francisco José dos Santos Marrocos não possuíam as qualidades e confiança necessárias, na visão de Luís Joaquim, para trazerem suas cartas de Lisboa para o Rio de Janeiro. Em 22 de novembro de 1811, escreveu o seguinte:

Sei que na dita Charrua veio também o Padre Luiz muito doente em toda a viagem; porém, não podendo eu ir a tempo a bordo procurar notas e cartas de Vossa Mercê por mão dele, como Vossa Mercê me observou na sua primeira, e isto em razão de minhas ocupações, que me prendem totalmente, agora não acho notícia do dito Padre, o que me aflige bem; e por isso quando os portadores não são diligentes, é melhor escrever pelo correio<sup>604</sup>.

Mas, outra questão também contribuía para Luís Joaquim preferir receber suas cartas pelo correio. Logo fica claro que o bibliotecário havia estabelecido amizade com o Administrado do Correio Geral do Rio de Janeiro, Manoel Teodoro da Silva. Já foi indicado no

---

<sup>602</sup> 26/10/1811. *Carta de Luís Joaquim dos Santos Marrocos ao pai, Francisco José dos Santos Marrocos*. BA 54-VI-12-7

<sup>603</sup> 22/11/1812. *Carta de Luís Joaquim dos Santos Marrocos ao pai, Francisco José dos Santos Marrocos*. BA, 54-VI-12-33

<sup>604</sup> 22/11/1811. *Carta de Luís Joaquim dos Santos Marrocos ao pai, Francisco José dos Santos Marrocos*. BA, 54-VI-12-10, grifo nosso.

Capítulo IV que este oficial foi um dos Administradores que permaneceu longo tempo no exercício de sua função, alcançando os anos pós-Independência. E, o fato de possuir amizade com Marrocos, também oficial régio e utilizador particular dos correios, é mais um indício de como esses empregados estavam enraizados nos círculos locais aonde estavam sediadas suas Administrações. Luís Joaquim dos Santos Marrocos possuía confiança pessoal no Administrador de correios, e isso aparentemente contava, à época, muito mais do que a credibilidade de um sistema postal único e coeso, gerido pela estrutura estatal. Sobre a amizade com Manoel Teodoro, escreve o seguinte:

Por este motivo devo lembrar a Vossa Mercê que para a pronta entrega das suas cartas ou encomendas siga sempre o sistema de as remeter ao Correio, com sobrescrito a mim, e quando lhe parecer, com segundo sobrescrito para o Administrador do correio daqui, Manoel Teodoro da Silva, com quem tenho amizade, e que tem ordem absoluta e antecipada para me entregar prontamente quando lhe vier à mão, que me respeite<sup>605</sup>.

Contudo, nem sempre Marrocos ia buscar suas cartas das mãos de seu amigo Administrador. O bibliotecário tinha o costume de ir ao porto e subir aos navios para requisitar suas cartas diretamente aos capitães. Essa forma de recolha da correspondência, que também era comum antes das reformas, estava totalmente contra as normas do Alvará de 20 de janeiro de 1798, que indicava que os capitães deveriam enviar a mala de cartas ao correio imediatamente após a chegada. Ou seja, a inspeção no porto do Rio de Janeiro parece não ter sido muito rígida nesse sentido, de acordo com que deixam transparecer a correspondência de Marrocos. Mas é compreensível a preferência por buscar as cartas junto à tripulação das embarcações. Em um episódio particular, narrou que, embora tenha se adiantado para receber a carta do pai no porto, a mesma acabou indo para a Administração de correio e lá foi extraviada. Ou seja, a recepção imediata do correspondente tão logo a chegada da embarcação era uma forma de garantir que a correspondência não extraviasse, o que podia ocorrer mesmo se fosse recolhida para o correio. Em 17 de junho de 1812, escreveu:

Finalmente anteontem chegaram a este porto os navios *Flor de Lisboa*, *Bom Sucesso*, e *Nova Aliança*, e fazendo eu as diligências devidas, me certificou José Lopes de Gouvêa, que não tinha vindo carta alguma sua para mim, mostrando-me todas quantas tinham vindo no baú do Capitão. Por outra parte depois de me ter fatigado em ir a bordo dos outros navios para o mesmo fim e tudo inutilmente, vou achar o meu nome na lista do Correio, mas com

---

<sup>605</sup> 02/12/1811. Carta de Luís Joaquim dos Santos Marrocos ao pai, Francisco José dos Santos Marrocos. BA 54-VI-12-11.



o maior espanto vi que me tinham tirado a carta do Correio por engano ou temerária curiosidade<sup>606</sup>.

Logo, foi possível perceber a multiplicidade de formas que era possível enviar cartas por mar após o período das reformas. Correspondentes, particulares ou homens de negócio, utilizavam-se dos diversos meios disponíveis para fazer chegar suas comunicações. Os correios nem sempre eram a via prioritária. Assim, a construção de um sistema único e monopolístico, pertencente à Coroa, ainda estava longe de existir. Os correios criados pelas reformas, na verdade, sempre coabitaram com os outros meios de envio. A massiva utilização de navios de comércio indica, sobretudo, a necessidade de inspeção dos mesmos para o correto envio da mala de cartas para as Administrações postais. O que nem sempre ocorria, como é possível depreender das cartas de Luís Joaquim dos Santos Marrocos.

Contudo, com o intuito de melhor perceber a eficácia da inspeção dos navios, é necessário matizar os procedimentos administrativos realizados pelas autoridades portuárias e o correio. Ou seja, quais eram os pormenores da atuação policial na investigação das cartas transportadas em navios, especialmente os comerciais? Quais eram os procedimentos adotados para apreender e penalizar casos de transporte de correspondência que vinha fora da mala?

### **Correio Marítimo e Polícia: a inspeção dos navios transportadores de carta**

O novo sistema postal exigiu a articulação com outras instituições. O Correio Marítimo, enquanto ação reformista de fins do século XVIII, foi braço administrativo da Coroa pensado para funcionar em conjunto e em atuação direta com diversas outras esferas administrativas. O transporte das missivas por mar dependia de duas instâncias separadas. Por um lado, a marinha, responsável por ceder navios oficiais e, por outro, os navios comércio. Tal estrutura resultou em necessidade de controle das embarcações. Por isso, mais instituições, associadas à fiscalização portuária, passaram a atuar nesse funcionamento complexo. Antes de irem ao Correio Geral, as cartas vindas por mar deveriam ser recolhidas por oficiais atuantes nos portos.

A fiscalização das embarcações teve como princípio norteador o conceito de polícia, que sintetizou toda a gestão interna do Estado a partir de meados do século XVIII<sup>607</sup>. A ciência

---

<sup>606</sup> 17/06/1812. *Carta de Luís Joaquim dos Santos Marrocos ao pai, Francisco José dos Santos Marrocos*. BA 54-VI-12-24.

<sup>607</sup> Airton Cerqueira Leite Seealender, “A ‘Polícia’ e as funções do Estado: notas sobre A ‘Polícia’ do Antigo Regime. Revista da Faculdade de Direito”, *Revista da Faculdade de Direito da Universidade Federal de Curitiba*, nº 47 (2008): 29–64.

de polícia após o período pombalino, pautava-se no controle de várias esferas sociais para garantir o bem-estar dos indivíduos, que, em última instância, confundia-se com os interesses do Estado, personificado na figura do Soberano. Logo, as ações de polícia envolviam diversas esferas sociais, que englobavam questões como a vigilância pública, a construção de vias, controle da saúde, estímulo as manufaturas, instituição de companhias coloniais, promoção de segurança aos negociantes, dentre outros <sup>608</sup>.

A vigilância das embarcações nos portos fez parte da aplicação ampla do conceito de polícia à época. O envio de agentes a bordo para averiguar questões tão diversas como a cobrança de taxas, o conhecimento da carga do navio, a contagem dos passageiros e a recolha das cartas teve como intuito último garantir a ordem e os interesses da Coroa por meio do controle social. Assim sendo, a captação de correspondência durante as visitas a bordo pode ser entendida como manifestação do poder de polícia, embora nem sempre a ação tenha sido feita por oficiais ligados diretamente à força policial.

O Alvará de 20 de janeiro de 1798 forneceu diretrizes para organizar entrada e saída de correspondência pelos navios, especialmente os de comércio, tornando obrigatório o transporte da mala de correio. Essa foi a tentativa de garantir o interesse da Coroa por detrás do encaminhamento de todas as cartas ao correio, que era o recebimento do porte. Contudo, a simples existência da norma não é suficiente para demonstrar a subordinação efetiva. Essa dependeria, sobretudo, de fiscalização eficiente das embarcações na chegada aos portos de destino.

Rastrear a inspeção dos navios e o encaminhamento das cartas ao correio não é tarefa fácil, uma vez que a documentação administrativa relativa a tal tema faz pouca menção ao movimento de entrada e saída dos navios e o carregamento e recebimento das malas de cartas. No que diz respeito à correspondência recebida nos portos das capitânicas brasileiras, os relatos dos governadores fazem pouca menção à existência de inspeções regulares. Anteriormente às reformas, o governador da Bahia, D. Fernando José de Portugal, indicava que as cartas eram enviadas pelos mestres ou capitães dos navios para a terra, por meio de um escaler, e depois eram encaminhadas ao palácio do governo<sup>609</sup>. Um ofício do Administrador do correio da Bahia

---

<sup>608</sup> *Idem*.

<sup>609</sup> 23/12/1797. Ofício do Governador D. Fernando José de Portugal para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, no qual informa acerca da maneira de estabelecer o serviço do Correio na capitania da Bahia com o Reino e os outros domínios ultramarinos. AHU-Bahia-CA, Cx.90, doc.17556-17557.

de alguns anos depois dá a entender que esse método permanecia. A galera *Tentativa*, ao chegar ao porto de Lisboa, remeteu os gêneros de comércio para alfândega e as cartas para a Administração do correio<sup>610</sup>. Não é mencionando, em nenhum momento, a subida de um oficial da Coroa para recolher as cartas a bordo do navio.

É possível que o controle do trânsito das cartas nos portos, a partir de 1808, ao menos na nova sede da Corte, tenha ganhado novo fôlego, haja vista o surgimento de novas estruturas de vigilância. Um exemplo disso foi a criação da Mesa do Despacho Marítimo. Este órgão visava, sobretudo, acelerar o trânsito das embarcações, haja vista que o número de navios aumentara relativamente desde a abertura dos portos. Uma das funções da Mesa, era, justamente, avisar os correios da saída das embarcações para que fossem encaminhadas as malas de cartas. Contudo, não aparecem nas atribuições dos seus participantes o recebimento das cartas a bordo na chegada dos navios<sup>611</sup>.

Outra possibilidade da recolha de cartas no porto do Rio de Janeiro após 1808 seria pelos oficiais da Intendência Geral de Polícia, organismo recriado em solo brasileiro nos mesmos moldes da intendência de Lisboa. Com a grande afluência de navios estrangeiros, uma das preocupações da instituição policial foi a vigilância dos portos, sobretudo com o objetivo de evitar o contrabando dos gêneros de comércio<sup>612</sup>. Todavia, a atuação da Intendência no recebimento da mala postal não transpõe na documentação consultada para o âmbito desta tese.

A questão da inspeção das embarcações para garantir o encaminhamento da mala ao correio aparece de forma mais clara nas fontes relativas à vigilância dos portos portugueses. Foi encontrado um conjunto documental no Arquivo Histórico Ultramarino que permitiu identificar o encaminhamento das cartas da América portuguesa ao correio na chegada à Lisboa, os chamados *Ofícios das visitas do ouro*. Assim, é possível discutir-se acerca da vigilância no destino final das cartas. Essa documentação é interessante, pois é justamente na chegada que era cobrado o porte ao destinatário.

---

<sup>610</sup> 19/05/1804. BR, MNC, BRASÍLIA, Códice Bahia, 31.

<sup>611</sup> Alvará de 3 de fevereiro de 1810. Cria a Mesa do Despacho Marítimo. Coleção das Leis do Brasil de 1810, (Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1891), 30-34.

<sup>612</sup> Nathalia Gama Lemos, “Um Império nos trópicos: a atuação do Intendente Geral de Polícia, Paulo Fernandes Viana, no Império Luso-Brasileiro (1808-1821)” (dissertação de mestrado, UFF, 2012), 46-47.

Durante meados do século XVIII e os primeiros anos do século XIX, as visitas do ouro eram o procedimento padrão para a recolha de cartas vindas da América portuguesa para o Reino. Elas podiam ser realizadas pelo Intendente Geral da Polícia ou Superintendente Geral dos Contrabandos e Descaminhos dos Quintos Reais. Essas autoridades, quando responsáveis pelas visitas, acumulavam sob sua alçada o ofício de Juiz da visita do ouro. Durante a inspeção, eram recolhidas as taxas referentes às mercadorias, discriminava-se o nome e a origem dos passageiros, comunicava-se as condições de viagem, recolhia-se os mapas de carga e as correspondências<sup>613</sup>. Ao fim do processo, um ofício era redigido e encaminhado à Secretaria da Marinha e Ultramar.

Esse procedimento é anterior à reforma dos correios, sendo que passaram a ocorrer de maneira frequente desde a segunda metade do século XVIII. Sua função primordial não era a recolha de correspondência, e sim o levantamento do imposto de 1% sobre o ouro transportado pelas embarcações. Apesar da gênese do nome estar ligada à inspeção do metal, essa denominação manteve-se mesmo após a gradual diminuição da importação do gênero<sup>614</sup>.

O fato de as cartas terem sido alvo de controle oficial desde antes da reforma postal é peculiar. Isso porque, antes da criação da Administração do Correio Geral em Lisboa, a arrecadação e distribuição da correspondência vinda do ultramar era de responsabilidade do Correio-mor. Nesse sentido, o Regimento de 1657 indicava que deveria haver funcionário nos portos para enviar e receber as cartas<sup>615</sup>. Mas não existem subsídios documentais para demonstrar que isso ocorria na prática. Pelo indicado nos ofícios do ouro, em Lisboa, pelo menos a partir de meados do século XVIII, as cartas eram primeiramente recolhidas por oficiais da Coroa. É possível que passassem para a alçada do Correio-mor posteriormente.

Os ofícios do ouro consultados para os fins dessa investigação (capitanias da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco) revelaram que, antes de 1798, tanto a correspondência oficial quando a particular era encaminhada à Secretaria da Marinha e Ultramar. Após a reforma, elas passaram a ser enviadas diretamente ao Correio Geral. Essa mudança pode ser percebida na própria alteração da lexicologia utilizada na documentação. O encaminhamento era indicado por uma expressão padrão utilizada sempre ao fim de cada ofício: *as vias e cartas remeto à presença de*

---

<sup>613</sup> Heloísa Liberalli Bellotto, “Questões diplomáticas e arquivísticas na prática burocrática luso-brasileira do século XVIII: o caso da ‘visita do ouro’”, *Boletim do Arquivo da Universidade de Coimbra* 29 (2016): 271–90.

<sup>614</sup> *Idem*, 276.

<sup>615</sup> 09/06/1657. Regimento do Correio-mor das cartas do mar. Ferreira, *Documentos dos séculos XIII a XIX relativos a correios: séculos XVIII e XIX*, 239.

*Vossa Excelência*. Inicialmente, indagamo-nos se essa correspondência seria somente a oficial, ou seja, destinada ao governo. Contudo, alguns ofícios utilizam a expressão *as vias de governo e cartas de particulares*. Após 1798, há clara mudança da expressão, que passa a ser *as vias e cartas foram para o Correio Geral*.

O fato de a correspondência ser encaminhada à Secretaria da Marinha e Ultramar no período anterior as reformas, mesmo não havendo taxa a ser recolhida, revela que o interesse de controle da Coroa nesse período ocorria por outros motivos apartados da questão financeira. A ação policial nesse âmbito podia estar ligada a questões mais amplas como garantir o recebimento efetivo das cartas por parte dos vassallos e, também, assegurar o direito de atuação do próprio Correio-mor, uma vez que este era detentor de ofício e ligado ao sistema de privilégios da Coroa.

Contudo, uma razão especial parece ter prevalecido sobre as outras para manter a recolha das cartas por parte de agentes da Coroa ainda no período do Correio-mor. Nessa época, não era raro que as cartas particulares fossem interceptadas e abertas por questões políticas. A instalação do Real Gabinete de Abertura, ainda na primeira metade do século XVIII, demonstra o interesse da recolha de cartas com o intuito de conhecer possíveis assuntos de sublevação social. A visita às frotas vindas da América portuguesa tinha justamente esse intuito:

O “Diário” do Conde de Ericeira confirma que a correspondência das frotas do Brasil e da Índia era regularmente apreendida para inspeção e apenas depois entregue ao correio da corte. Foram assim descobertos vários descaminhos de ouro e diamantes, que chegaram a envolver personalidades de relevo <sup>616</sup>.

Os ofícios da visita do ouro também indicam essa frequente interceptação. Dos 419 ofícios consultados para os anos entre 1756 e 1795, 366 mencionam encaminhamento das cartas para a Secretaria da Marinha e Ultramar. Em um caso específico, de 1756, a visita foi bastante rigorosa. Com a chegada de frota do Rio de Janeiro, os oficiais visitantes relataram ter cuidado em pedir as cartas aos passageiros e à tripulação a partir do anúncio do seguinte bando:

Manda El Rei Nosso Senhor que todas as pessoas de qualquer qualidade, condição que sejam e se acham a bordo nessa nau, entreguem logo todas as cartas que trazem e lhes foram entregues tanto no Rio de Janeiro como a bordo da dita Nau, e não só as cartas soltas e mapas delas mas também as ditas cartas, e qualquer pessoa que não as entregar logo será castigada com aquela severidade que cabe no juízo real poder do mesmo senhor. Porto de

---

<sup>616</sup> Miranda e Lisboa, “A cultura escrita nos espaços privados”, 384.

Lisboa enseada de S. José Ribamar, sete de novembro de mil setecentos e cinquenta e seis<sup>617</sup>.

O bando foi tocado por duas vezes e, não havendo mais cartas, os oficiais ordenaram que a tripulação e passageiros subissem para o convés. Cada passageiro abriu suas arcas e baús, sempre acompanhados de um oficial da justiça. Nessa inspeção foram encontradas escondidas mais algumas cartas fechadas.

No mesmo ano, inspeção parecida foi feita a um navio chegado na cidade do Porto. O oficial indica ter apresentado ao correio as «duzentas e sessenta e uma cartas que entregou o capitão e mais pessoas do navio e se obrigou a por em lista [...]»<sup>618</sup>. Além do cuidado em recolher corretamente as cartas, chama a atenção o fato de elas serem enviadas diretamente para o correio da terra. Fora isso, a partir desse caso é possível vislumbrar quantas correspondências poderiam vir em uma embarcação em meados do século XVIII, quase 300.

Portanto, mesmo antes dos correios serem reincorporados à alçada da Coroa, as cartas vindas do ultramar já eram alvo de controle. Antes de 1798, o maior interesse parece ter sido de cunho político, pois a recolha das cartas poderia ser interessante para descobrir-se assuntos secretos. Obviamente, com a reforma, esse interesse não cessou. Contudo, outro motivo, dessa vez financeiro, parece ter-se agregado à lista de razões para manter o controle postal nos portos.

A obrigatoriedade de enviar cartas para o correio a partir de 1798 foi paralelamente acompanhada pela tentativa de tornar as visitas do ouro mais rigorosas. O interesse da Coroa em receber o produto das cartas estava por trás do incentivo maior aos oficiais responsáveis a buscar por possíveis extravios. O novo ímpeto reformista do fim do século acabou por trazer à tona reflexões e medidas práticas para melhorar o serviço. Percebe-se que a sistematização da recolha de correspondência andou de mãos dadas com outras reformas da época. Nesse sentido, as visitas do ouro e a fiscalização dos navios, alçada da Intendência da Polícia, eram parte necessária para garantir que as cartas fossem para a Administração do Correio. Portanto, a

---

<sup>617</sup> 11/11/1756. Ofício de João Marques Bacalhau, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Tomé Joaquim da Costa Corte Real, informando os resultados da visita do ouro realizada nas naus da frota do Rio de Janeiro, fundeadas no porto de Lisboa, referindo as dificuldades encontradas para aplicar as medidas de contenção do contrabando efetuado nos navios mercantes durante o transbordo da carga, fora do estuário do Rio Tejo; solicitando providências para evitar o descaminho das cargas transportadas. AHU\_ACL\_CU\_017, Cx.51, doc.51114.

<sup>618</sup> 09/08/1756. Ofício do Corregedor do Crime, que serve de chanceler, Bernardo Duarte de Figueiredo, sobre a entrada do navio *Nossa Senhora da Lapa e Santo Antônio* do porto daquela cidade vindo da capitania de Pernambuco, informa que se mantiveram as guardas, de estilo, para posteriormente se proceder à visita do ouro. AHU\_ACL\_CU\_015, Cx.81, doc.6764.

institucionalização postal foi pensada em conjunto com transformações também no âmbito da polícia.

A integração do sistema de correio com melhorias na política de polícia portuária aparece claramente em ofício de Antonio Tomás Leitão, Juiz da Visita do Ouro e Desembargador dos Agravos, à D. Rodrigo de Sousa Coutinho. Essa comunicação foi motivada por questionamento do Secretário da Marinha e Ultramar acerca da «importância destas visitas, o método atual por que elas se façam, e ultimamente a reforma ou alterações que nele devam fazer-se para que das mesmas visitas se tire toda a utilidade possível»<sup>619</sup>.

O desembargador indicou que uma das principais vantagens da visita era «útil», pois garantiria a arrecadação do imposto de 1% sobre o ouro e moedas preciosas. A visita das embarcações impediria o descaminho desse imposto, bem como o contrabando de ouro em pó e diamantes. Seria uma forma de barrar, também, o contrabando de outros gêneros comerciais, tais como fazendas.

A segunda vantagem era de cunho «político». Dizia respeito basicamente ao recebimento, durante as visitas, de notícias provenientes do ultramar, tais como «saber-se a maneira por que se conduzem os que estão encarregados de algum Governo ou Administração, se há intriga ou má inteligência entre eles, o modo de pensar dos nacionais e as disposições»<sup>620</sup>. Percebe-se que a utilidade política estava intimamente ligada à necessidade do controle de comunicação. Da mesma forma, Antônio Leitão também englobou a arrecadação da correspondência debaixo da utilidade política: «Nem se deve omitir de quanta utilidade seja em uma ou outra ocasião, que as cartas vão à Secretaria d'Estado primeiro que sejam entregues às pessoas, a que vêm dirigidas»<sup>621</sup>.

Ao descrever o modo como eram feitas as visitas, Antônio Leitão afirmou que existiam oficiais e um escrivão que acompanhavam o juiz, além de escaler específico para transportá-los a bordo. Esses agentes já estavam familiarizados com os trâmites da inspeção e, inclusive, já tinham por costume sempre solicitar ao capitão a entrega das cartas. Contudo, o desembargador acreditava que, para evitar o descaminho da correspondência, os oficiais deveriam ser estimulados a solicitá-las de forma rigorosa. Assim, sugeriu o pagamento de ordenado

---

<sup>619</sup>22/04/1798. Condes de Linhares, mç. 28, doc. 43.

<sup>620</sup> *Idem*.

<sup>621</sup> *Idem*.

vantajoso, de 50 mil réis por ano: «O novo estabelecimento do correio por conta da Real Fazenda exige esta nova despesa, sem o que distribuirão imensas cartas, e as visitas se reduzirão a mera formalidade». <sup>622</sup>

A ligação entre os procedimentos de polícia destinados aos navios e o bom funcionamento dos correios tinha como intuito prevenir situação comum à época, que era o descaminho das cartas de particulares. A correspondência muitas vezes era entregue pelos capitães ou pelo restante da tripulação aos próprios destinatários ou à portadores considerados de confiança, passando à margem da fiscalização. A prevenção e o castigo desse delito estavam previstos no artigo XI do Alvará de 20 de janeiro de 1798, o qual obrigava capitães ou mestres a entregar a mala de correio assim que chegassem e a também cobrar recibo de entrega. Caso portassem cartas fora da mala, deveriam ser castigados. Essa repreensão também valeria para qualquer particular que tentasse fazer o mesmo.

Não obstante a existência da norma, ela muitas vezes não foi seguida à risca pelos oficiais, conforme indicam os ofícios das visitas do ouro. Na maioria dos casos consultados, não há relato de conflito entre a tripulação, passageiros e o Juiz, sendo poucos os incidentes onde houve a prisão ou repreensão do desvio das cartas. Grande parte dos ofícios menciona o encaminhamento ao correio com a seguinte frase: *e as vias e cartas que me foram entregues encaminhe-as ao Correio Geral*. Ou seja, o juiz parecia limitar-se a despachar a correspondência que lhe era repassada, não havendo vestígios de real inspeção na busca de transgressões.

Existem alguns relatos, contudo. Em 1806, o Juiz da Visita do Ouro, Pedro Duarte da Silva, mandou prender o capitão do navio *Aviso do Rio*, pois o mesmo entregou a mala ao Correio Geral antes da visita <sup>623</sup>. Ou seja, esperava-se claramente que as cartas fossem recolhidas e enviadas ao correio pelo juiz, não sendo permitido a ninguém da tripulação fazer esse serviço, pois poderia causar descaminhos. Em outro caso, em 1809 em visita ao *Rainha de Nantes*, Pedro Duarte da Silva declarou não encontrar as cartas a bordo, mas indicou que um correio havia ido

---

<sup>622</sup> *Idem*.

<sup>623</sup> 17/09/1806. Ofício do Juiz da Visita do Ouro, Pedro Duarte da Silva, ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Visconde de Anadia, João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior, informando os resultados da Visita do Ouro feita ao navio *Aviso do Rio*, do qual é mestre João Alves Carqueja, vindo do Rio de Janeiro com destino ao Porto, indicando os passageiros, remetendo mapa da carga e as vias da correspondência para o serviço real. AHU\_ACL\_CU\_017\_, Cx. 239, doc.16365.



buscar anteriormente por ordens do Secretário da Marinha e Ultramar. Mas, nesse caso, o capitão ficou isento de pena<sup>624</sup>.

Pode-se levantar a hipótese de não haver menção à correspondência extraviada devido a esse evento acontecer de maneira rara e que, normalmente, as cartas eram encaminhadas sem problemas para o correio. Contudo, esse não parece ter sido o caso, pois a menção ao descumprimento da regra está presente em ofícios da administração para diversos anos. Esses são indícios de que havia descumprimento da norma com certa regularidade.

As comunicações entre a Secretaria da Marinha e Ultramar, a Administração Geral dos Correios e a Intendência Geral da Polícia sobre esse assunto centram-se na necessidade do cumprimento do parágrafo XI do Alvará de 1798. Em um dos avisos da Secretaria da Marinha e Ultramar à Intendência Geral da Polícia, há a indicação que os capitães dos navios normalmente contrariavam as ordens reais, dando as cartas diretamente nas mãos dos particulares. Por isso, foi mandado o seguinte:

[...] que vigie com muito cuidado sobre este extravio, e que logo que chegarem navios ou das Ilhas dos Açores e Madeira ou do Brasil e outros Reais Domínios na África e na Ásia, os obrigue logo a entregar-lhe todas as cartas para as remeter ao correio, e nos Navios do Brasil ter todo o cuidado que se não extraviem antes que chegue visita do ouro. Esta visita se deve também fazer aos navios estrangeiros que vierem dos Domínios desta Real Coroa<sup>625</sup>.

Em outro caso, o Diretor-Geral dos Correios, José Barreto Gomes, pediu ao oficial da secretaria da Marinha e Ultramar para que garantisse o pronto envio da mala de cartas à Administração do correio:

[...] sua excelência me deu ordem para dizer a Vossa mercê que da sua parte queira escrever ao dito ministro da visita para que exatamente faça cumprir o dito Alvará na parte que diz respeito às prontas remessas das malas para o correio, e que quanto as cartas que se acharem fora da mala as deverá o referido ministro ir juntando em uma mala, que pela repartição do Correio marítimo se entregou aos seus oficiais, e no fim de toda a visita depois de fechada a mandará entregar no Correio pelos ditos seus oficiais<sup>626</sup>.

---

<sup>624</sup> 11/04/1809. Ofício do Juiz da Visita do Ouro, Pedro Duarte da Silva, ao Governador do Reino e Secretário de Estado da Marinha e Ultramar em Portugal, D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho, sobre a visita que fez ao brigue *Rainha de Nantes* vindo do Rio de Janeiro para a cidade do Porto, do qual é Capitão Pedro Coelho da Costa, não podendo mandar o mapa por não encontrar o referido capitão nem a mala com ofícios. AHU\_ACL\_CU\_017\_, Cx. 254, doc.17332.

<sup>625</sup> 15/05/1798. Aviso ao Intendente Geral da Polícia para recolher as cartas durante a visita do ouro afim de evitar extravios. FPC, AH/DCG/L4/M34.1.

<sup>626</sup> 27/09/1799. Ofícios (3) do Diretor geral dos correios José Barreto Gomes ao Oficial maior da Secretaria de estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, João Filipe da Fonseca, sendo o terceiro, a Lourenço

As referências à desvios também foram feitas em período mais tardio, revelando que o problema não se centrou unicamente nos anos iniciais de implantação da reforma. Caso interessante foi relatado pelo subinspetor geral do correio, Lourenço de Araújo, em 1811. O ofício faz alusão à anúncio publicado na *Gazeta de Lisboa* por um indivíduo que chegara do Rio de Janeiro portando cartas e pedia aos interessados que se dirigissem à sua morada para as receberem. Afirmou o subinspetor que isso ia contra as normas postais, resultando em prejuízo à Real Fazenda. Causou-lhe admiração, também, o fato de na mesma edição da *Gazeta*, constar aviso da chegada do Correio Marítimo afirmando que os interessados deveriam buscar suas cartas no Correio Geral. De acordo com o subinspetor, o anúncio da existência de cartas em dois lugares diferentes poderia causar confusão ao público, que não saberia aonde buscar sua correspondência. Por isso, foi ordenado que o indivíduo portador entregasse as cartas que tinha em sua posse no Correio Geral, e que se expedisse anúncio ao público pela mesma gazeta sobre o efetivo local de retirada<sup>627</sup>.

Algumas conclusões podem ser depreendidas desse caso. O encaminhamento ao correio das cartas trazidas pelo passageiro, a ser feito durante a visita do ouro, não ocorreu, havendo falha na inspeção. Além disso, a necessidade em emitir aviso ao público sobre a obrigatoriedade da retirada das cartas no correio é sintomática. O subinspetor dá entender que, após mais de uma década da implantação da Administração do correio, o desconhecimento do monopólio postal para as cartas marítimas ainda existia. Mas a análise pode ser estendida para além da simples ignorância do público. Ou seja, era provável que a atuação dos Correios Marítimos já fosse bem conhecida nessa fase, mas era comum entre os correspondentes o descumprimento da norma.

Outro caso semelhante aponta para as mesmas conclusões. Em 1812, Lourenço de Araújo deu conta da apreensão de cartas vindas fora da mala e pediu maior rigorosidade na inspeção dos navios para que se mantivesse o cumprimento do Parágrafo XI do Alvará. Solicitou, também, a fixação de editais públicos informando a obrigatoriedade das cartas irem

---

Antônio de Araújo, tratando da demora da entrega ao correio, da correspondência vinda do Brasil, citando o capítulo 11 do Alvará dos Correios Marítimos, sobre o socorro do despachado para o Estreito e sobre a remessa de algumas leis de interesse do destinatário. AHU\_Reino\_cx.18, pasta 18.

<sup>627</sup> 30/04/1811. Sobre o escandaloso anúncio na *Gazeta de Lisboa* de um criado de Sua Alteza Real, que declara trazer cartas do Rio de Janeiro e publica a sua morada para distribuição das mesmas, contra o disposto na lei do Correio Marítimo de 20 de janeiro de 1798. FPC, AH/DCG/L3/M50.

dentro da mala «afim que não possa alegar-se ignorância». Além disso, reiterou o importante papel do juiz da visita do ouro:

[...] e determinando-se igualmente que o Ministro da Visita do Ouro tenha a maior vigilância e cuidado em que as malas venham imediatamente ao Correio, e faça exhibir todas as cartas que vierem fora das mesmas por mão dos capitães ou passageiros, declarando-se que serão castigados se não fizerem delas entrega, afim de serem remetidas a esta Administração<sup>628</sup>.

Uma das formas de incentivar o melhor funcionamento da visita foi a implantação de gratificação monetária dos oficiais portuários por parte do Correio Geral. Isso reforça a hipótese de que o sistema de correios da época atuava em conjunto com outras instituições, pois havia o pagamento de agentes externos que atuavam no processo de recolha da correspondência. Existia, assim, sobreposição de tarefas entre os agentes postais e os de outras instâncias.

Em 1812, o Meirinho Geral do Tabaco da Repartição do Mar, José Carlos Baptista, pediu ao Correio Geral gratificação pela investigação dos desvios das cartas dos navios que visitava. Sua principal motivação era o fato desse ser um serviço que «tem bastante incômodo, trabalho e muitas vezes despesa»<sup>629</sup>. Ou seja, era uma forma de garantir o pagamento de competência não originalmente prevista em seu cargo. Lourenço Araújo foi a favor da gratificação. Para ele, o abono do Meirinho Geral deveria vir da multa a ser cobrada das pessoas que tentavam extraviar cartas. Relatou, ainda, a frequência do problema frente à pouca aplicação da pena monetária: «Têm entrado nesta administração muitas cartas apreendidas a capitães de navios, que têm sido presos, porém não me consta a pena que se lhe tem imposto»<sup>630</sup>. Assim, como forma de incentivar o trabalho do Meirinho e garantir a punição dos desviantes, Lourenço Araújo sugeriu que metade do valor cobrado de multa deveria ir para o correio e a outra metade para o agente da visita. Essa solução revela significativa mudança do previsto nas normas, as quais indicavam que o dinheiro da pena deveria ir para o correio em sua totalidade.

Anexo a esse mesmo ofício, há a indicação de uma série de navios visitados com apreensão de cartas, sendo que, para alguns casos, há o processo de auto de tomada feito pelo Desembargador dos Contrabandos e Descaminhos dos Reais Direitos. Entre setembro e outubro

---

<sup>628</sup> 17/04/1812. Sobre os prejuízos ocasionados pelo extravio das cartas vindas do Brasil, por não serem entregues no Correio Geral. FPC, AH/DCG/L4/M34.1.

<sup>629</sup> 20/11/1812. Sobre o requerimento do Meirinho Geral do Tabaco da Repartição do Mar, José Carlos Baptista, solicitando a continuidade da fiscalização do extravio de cartas vindas do ultramar. FPC, AH/DCG/L4A/M96.9

<sup>630</sup> *Idem*.

de 1812, foram 9 navios com apreensões e um total de 65 cartas, conforme especificado no quadro a seguir:

**Apreensão de cartas pelo Meirinho Geral do Tabaco e Repartição do Mar de Lisboa (1812)**

*Tabela 18: Apreensão de cartas pelo meirinho geral do tabaco e repartição do mar de Lisboa*

<b>Data</b>	<b>Navio</b>	<b>Proveniência</b>	<b>Número de cartas</b>
10/09/1812	Bonfim	Pará	2
30/09/1812	Protetor General	Rio de Janeiro	33
18/09/1812	Aurora	Rio de Janeiro	10
01/10/1812	Carlota	Bahia	12
01/10/1812	Providência	Pernambuco	2
03/10/1812	São Francisco Xavier	Bahia	3
08/10/1812	Caridade	Pernambuco	3
<b>Total de Cartas</b>			65

Ponto interessante é o fato de essas apreensões terem sido realizadas pelo Meirinho Geral do Tabaco da Repartição do Mar e os autos de tomada pelo Desembargador Geral dos Contrabandos e Descaminhos dos Reais Direitos. Alguns réus, além de trazerem consigo cartas, também tinham em sua posse dinheiro e pedras preciosas. Ou seja, o descaminho das missivas foi tratado e entendido como assunto de polícia tanto quanto o desvio monetário ou de gêneros comerciais. Isso porque implicava em prejuízos para a Real Fazenda e, conseqüentemente, era considerado desvio dos reais direitos. Contudo, é importante ressaltar que essa percepção só passou a existir após as reformas de correio, pois é a partir desse momento que a taxa cobrada pelas cartas passou a ser produto para o Erário Régio.

Obviamente, o desvio das cartas não pode ser considerado tão grave quanto o descaminho de outros gêneros de maior valor, como ouro e pedras preciosas. Esses últimos, de fato, traziam maior prejuízo à Coroa e, por isso, provavelmente eram alvo de maiores preocupações. Contudo, não se pode deixar de levar em consideração que, a partir desse período, a entrada e saída de correspondência passou a ser alvo de taxaço e, consequentemente, objeto de vigilância das forças policiais. Tão sério era considerado o assunto que a previsão da pena era o pagamento do trespço do valor do porte da carta, além de prisão de oito dias.

O desvio das cartas não foi realidade exclusiva do porto de Lisboa, embora existam mais informações para esta cidade. O mesmo problema atingiu os navios chegados ao Porto, conforme apontado por ofício do Administrador do correio, José de Sousa e Melo. Em 1813, Sousa e Melo foi acusado pelos negociantes locais de embarçar a descarga de cartas que vieram em navio do Brasil «o que de que resultou serem vistas pelo inimigo, com grave prejuízo dos interesses do Comércio»<sup>631</sup>. Em sua resposta, o Administrador apontou que a demora para as cartas virem para a terra eram justificadas devido à necessidade do Juiz do Conto de São José da Foz realizar a visita ao navio e evitar o extravio de cartas, realidade comum naquele porto. A seguir, mencionou que a correspondência normalmente era desviada no pequeno barco que levava o capitão à terra:

[...] pois logo que chega a dita catraia a terra, aparecem muitas cartas na praça nas mãos dos negociantes, logo se vê o livro da carga na mão do caixa do navio, sem que à Administração do correio tenha chegado a bolsa das cartas, que em todos os navios costumam mandar os Administradores do correio do Brasil<sup>632</sup>.

Afirmou, ainda, que os principais responsáveis por entregar as cartas diretamente aos destinatários eram membros da própria tripulação, especialmente marinheiros, que colocavam as cartas nas mãos dos remeiros da catraia:

Finalmente o maior número das cartas que vêm no navio avulsas, vêm entregues aos oficiais e marinheiros do dito navio e algumas em saquinhos nas suas caixas, e quando a catraia vai levar o piloto, as entregam aos remeiros da dita catraia, [...]. Isto na roda do ano faz uma grande soma cuja é extorquida a Real Fazenda, e não podendo eu o evitá-la, faz-se por isso necessário providências <sup>633</sup>.

---

<sup>631</sup> 17/06/1813. Sobre os motivos que o Administrador do correio do Porto teve para não mandar recolher as cartas de um navio proveniente do Brasil. FPC, AH/DCG/L5A/M1.1.

<sup>632</sup> *Idem*.

<sup>633</sup> *Idem*.

Sobre o incidente, o subinspetor Lourenço de Araújo teceu comparação entre Lisboa e Porto, e conclui que as duas cidades sofriam do mesmo problema:

[...] na cidade do Porto há o mesmo extravio de cartas que se pratica nesta capital, tirando-se de bordo das embarcações muita quantidade delas sem irem ao Correio em prejuízo dos interesses da Real Fazenda, que deixa de receber os competentes portes<sup>634</sup>.

Mas, se as fontes administrativas do Correio Geral de Lisboa e do Porto demonstram a facilidade dos desvios, se faz necessário também questionar-se acerca de informações quantitativas a respeito das visitas do ouro. Processar dados a respeito de todos os navios comerciais adentrados no porto de Lisboa que revelem se o índice de vistas e encaminhamento das malas de cartas ao correio está para além dos objetivos da presente tese. Mas, voltando-se ao caso do comerciante pernambucano José Antonio Alves de Souza, é possível chegar a algumas conclusões que, embora parciais, são bastante significativas.

Com o intuito de compreender até que ponto as visitas do ouro aos navios de comércio eram eficientes para a captação das cartas, foi feito o cruzamento das informações levantadas sobre a inspeção dos navios nos portos de Lisboa com os dados das cartas de José Antônio Alves de Souza. A partir dos ofícios da inspeção dos navios, disponíveis no Arquivo Histórico Ultramarino, é possível fazer algumas afirmações acerca do controle das cartas que chegavam a Lisboa de Pernambuco. Existem 148 ofícios para esta capitania. Os ofícios de visitas possuem uma lacuna documental entre 1803 e 1805 e também em 1808, não havendo registro da inspeção de todos os navios que chegaram de Pernambuco. É preciso ressaltar que essa lacuna existe para todas as outras capitanias cujos navios foram alvo de visitas (Rio de Janeiro, Maranhão, Pará e Bahia). Os fundos Avulsos (ULT, BG e OURO) também contam com a mesma falta. Portanto, a análise do controle de cartas para esses anos é problemática, pois não foi possível saber se as visitas de fato não ocorreram ou os ofícios foram perdidos. É possível que as visitas tenham sido realmente suspensas em 1808, ano no qual houve interrupção praticamente total da chegada de navios brasileiros no porto de Lisboa. Para os anos de 1803 a 1805, não foram encontrados registros documentais de possíveis justificativas de interrupção das visitas.

Mesmo levando em consideração o caráter lacunar da documentação, os ofícios foram cruzados com os dados sobre os navios que transportaram as cartas do comerciante. Das cartas de José Antônio Alves de Souza, foram extraídas as datas aproximadas das saídas dos navios de Pernambuco. As datas de chegada em Lisboa foram extraídas dos dados apresentados por

---

<sup>634</sup> *Idem.*

Eduardo Frutuoso<sup>635</sup>. Por fim, os ofícios do AHU permitiram averiguar quais navios passaram por controle postal na chegada a Portugal.

Entre 1803 e 1809 foram encontradas 77 viagens com menção clara aos navios que transportavam as cartas do comerciante para Lisboa. Essas menções passam a ser mais frequentes a partir de 1806, quando se iniciam as anotações dos nomes dos navios nas margens do copiador de cartas. Para os anos anteriores, foram registradas somente 18 viagens. Como não existem registros de visitas dos navios na chegada em Lisboa entre 1803 e 1805, optou-se por excluir esses 18 casos. Essa medida foi tomada a fim de perceber a inspeção dos navios que levavam as cartas de Alves de Souza somente nos anos em que o controle parece ter ocorrido regularmente. Portanto, tem-se a seguinte estimativa:

**Inspeção dos navios transportadores das cartas de José Antônio Alves de Souza (1806-1809)**

*Tabela 19: Inspeção dos navios transportadores de cartas de José Antônio Alves de Souza (1806-1809)*

Navios transportadores de carta para Lisboa	Viagens para Lisboa	Inspeções realizadas	Viagens/Inspeções
36	59	18	30%

A tabela acima demonstra que menos da metade dos navios que levaram as cartas de José Antônio Alves de Souza para Lisboa estão registrados nos ofícios das visitas, com clara menção de que as cartas foram recolhidas ao Correio Geral em sua chegada. Embora seja difícil estimar se as cartas enviadas nas outras viagens escaparam do trâmite postal, pode-se inferir que havia espaço para o desvio no momento da chegada dos navios, uma vez que a inspeção imediata parecia ocorrer de maneira irregular. Assim, as constantes indicações dos oficiais do correio de Lisboa e Porto a respeito dos desvios das cartas parece ser confirmada se levarmos em consideração tais dados numéricos.

\*\*\*

Em período mais tardio, o encaminhamento das cartas ao Correio saiu das mãos dos Juízes do Ouro e passou a ser responsabilidade dos oficiais da Junta da Saúde Pública. Essa

---

<sup>635</sup> Frutuoso, Guinote, e Lopes, *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*.

nova instituição, criada em 1813, tinha dentre suas funções informar sobre o estado de saúde dos portos; regular a quarentena dos navios e garantir precauções na descarga das mercadorias. Por isso, os oficiais da saúde também realizavam visitas às embarcações e geralmente subiam a bordo antes dos agentes de polícia. Essa mudança institucional ajuda a explicar por que, a partir de 1816, a menção às vias de governo e cartas de particulares nos ofícios do ouro passou a ser escassa. A mudança da responsabilidade da inspeção para a Junta da Saúde Pública, depois de 1813, não significou o fim dos problemas de desvio. As recolhas feitas por esta repartição não possuem tantos indícios documentais quanto às visitas do ouro, mas existem alguns ofícios que ajudam a entender a atuação dos agentes portuários, bem como os casos de extravio.

A atuação da Junta deve ter iniciado pouco depois da sua criação. A documentação dá a entender que os trâmites eram similares ao que ocorria anteriormente nas visitas do ouro. Há registro, inclusive, de oficiais da saúde sendo pagos pela Administração postal. Em 1817, o Guarda-mor da saúde do porto de Belém, José António Firmino Soares Brandão, fez requerimento para gratificação anual do Correio Geral devido ao trabalho de recolher as cartas de todos os navios chegados do ultramar e do estrangeiro. A remuneração deveria ser paga pelo fato de a função desempenhada «ser estranha das obrigações do seu emprego»<sup>636</sup>. O oficial passou a receber 10% do porte de toda carta encaminhada, o mesmo valor percebido anteriormente pelo Juiz da Visita do Ouro. Portanto, mais uma vez, houve caso de pagamento de empregado de outro órgão pelo correio como forma de incentivar a efetiva averiguação da correspondência.

Contudo, a mudança institucional não cessou as reclamações de falta de cuidado nas visitas. Em 1816, o Administrador do correio do Porto queixou-se da demora por parte dos oficiais em colocarem as malas em terra<sup>637</sup>. O caso aconteceu em navio vindo do Rio de Janeiro, o *Esmelinda*. Em vez de descarregarem as malas logo no primeiro dia da visita, os agentes da saúde só o fizeram depois de dois dias. A demora, segundo o Administrador, fez prejuízo ao público que esperava recolher sua correspondência. Além disso, o atraso provavelmente abriria espaço para a entrega paralela de cartas.

---

<sup>636</sup> 18/11/1817. Autorizando o pagamento de uma gratificação ao Guarda mor da Saúde do Porto de Belém, José António Firmino Soares Brandão, pela função que desempenhou de remeter para o Correio Geral as cartas vindas por mar. FPC, AH/MNEG/CCG/L3/C321.

<sup>637</sup> 13/09/1816. Sobre a queixa do Administrador do correio do Porto contra os oficiais da saúde, devido a demora na entrega das cartas vindas do Rio de Janeiro pelo navio *Ermelina*. FPC, AH/DCG/L8/M87.3



Outro caso significativo ocorreu em 1819, quando foi feita a apreensão de 41 cartas a bordo da charrua *Sucesso*, vinda do Rio de Janeiro. A recolha, todavia, foi feita durante a visita do ouro. De acordo com o Juiz, o capitão entregou em suas mãos algumas cartas após a visita da saúde. Ou seja, na altura da segunda visita, a mala provavelmente já havia sido enviada ao correio, mas a primeira inspeção falhou em identificar correspondência clandestina. Isso só foi feito posteriormente, e somente graças ao capitão, que a entregou ao Juiz. As cartas foram encontradas na posse de alguns marinheiros, mas o capitão alegou não conhecer seus nomes. De acordo com o juiz, esse ocultamento pareceu ser estratégia para que os marinheiros não fossem presos e nem pagassem multa<sup>638</sup>.

Foram entregues pelo capitão 37 cartas cujo porte individual era 80 réis cada, 2 de 200 réis, 1 de 120 réis e outra de 280 réis. O total dos portes que seria recebido pelo correio era de 3760 réis. A multa a ser paga teria o valor de 9 vezes esse total, ou seja, 33840 réis. Como se vê, a multa era avultada, mas existe dúvidas se foi realmente paga, haja vista que os transgressores aparentemente não foram localizados.

Esta seção demonstrou que o funcionamento do Correio Marítimo, por estar articulado diretamente com agentes externos fornecedores de embarcações, a Marinha e os agentes de comércio, necessitava de meios de controle específicos para que a correspondência transportada chegasse à administração postal. O monitoramento foi feito a partir da associação com outras instituições atuantes nos portos. Inicialmente, foi papel da polícia recolher a mala e, em um segundo momento a atribuição recaiu sobre a Junta da Saúde.

Contudo, existem motivos para crer que a inspeção não era realizada da maneira devida, havendo espaço para desvios de correspondência. Em especial duas razões corroboram com essa hipótese. Primeiro, a falta de menção a buscas pormenorizadas nos ofícios da visita do ouro. Pela fórmula léxica utilizada em todo ofício, entende-se que eram encaminhadas somente as cartas entregues de livre e espontânea vontade pela tripulação e pelos passageiros. De fato, foram localizados poucos sinais de revistas mais rigorosas. Segundo, a existência de diversos relatos oficiais do Correio Geral, de diferentes anos, acerca da falta de diligência nas visitas, quer nas do ouro, quer nas da saúde. De acordo com essa documentação, o desvio das cartas

---

<sup>638</sup> 11/04/1809. Ofício de juiz da Visita do Ouro, Pedro Duarte da Silva, ao Governador do Reino e Secretário de Estado da Marinha e Ultramar em Portugal, D. Miguel Pereira Forjaz Coutinho, sobre a visita que fez ao brigue *Rainha de Nantes* vindo do Rio de Janeiro para a cidade do Porto, do qual é capitão Pedro Coelho da Costa, não podendo mandar o mapa por não encontrar o referido capitão nem a mala com ofícios. AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 281, doc.19712.

era prática cotidiana nos portos de Lisboa e Porto, e a atuação policial não conseguia impedir esse costume de maneira satisfatória.

### **Considerações finais**

Este capítulo procurou reconstruir a múltipla estrutura de transporte de cartas para a América portuguesa após as reformas postais. Inicialmente, a institucionalização do Correio Marítimo significou trabalho conjunto com a marinha de guerra que, por sua vez, também passou por profundas renovações no período. A aquisição de paquetes, embarcações específicas para o transporte de cartas, assinalou a tentativa de prover estrutura oficial pertencente à Coroa.

Contudo, a atuação desses paquetes foi incipiente em diversos aspectos. Em primeiro lugar, o número de embarcações adquiridas ao longo dos anos foi baixo, sendo localizados nas fontes 27 navios entre 1797 e 1822. Segundo, o tempo de vida delas foi igualmente diminuto, havendo altos índices de perda por motivos diversos. Sobretudo o ataque de corsários foi fator eminente, especialmente nos momentos de guerra com a França. Mas os navios também sofriam com a passagem do tempo, havendo dificuldade de conseguir material para consertá-los. E alguns simplesmente naufragaram por problemas diversos enfrentados na chegada aos seus destinos. Por último, o número de viagens realizadas foi extremamente baixo. Mesmo os paquetes que tiveram longo período de vida não atravessaram o atlântico na função postal por muitas vezes. Isso se explica devido ao fato de eles não serem adotados exclusivamente para o serviço de correspondência. Podiam também transportar cargas comerciais e participar de ações bélicas, pois eram, sobretudo, navios de guerra. Alguns, inclusive, após breve período de atuação como correio, foram empregados por vários anos exclusivamente em missões navais.

Não obstante a atuação incipiente, os paquetes tiveram impactos nas oportunidades de envio de correspondência. De fato, os grupos mercantis, um dos maiores produtores de comunicação escrita da época, pareceram aproveitar esse meio a seu favor. Isso é visível na leitura dos requerimentos dos homens de negócio de Portugal e da América portuguesa solicitando a mudança de data da saída dos paquetes. Em contrapartida, a Coroa também levou em consideração a opinião dos mercadores, havendo diversas consultas sobre a melhor data para a saída do Correio Marítimo.

Mas, por meio desses mesmos requerimentos e consultas, percebe-se que as embarcações oficiais não eram a única forma de envio adotada pelos homens de negócio. Na realidade, a motivação para a mudança de data da saída do Correio estava quase sempre ligada

à espera, por parte dos homens de negócio, de correspondência que chegaria trazidas nos comboios, possivelmente embarcada nos navios de comércio. Ou seja, os paquetes representavam somente mais uma alternativa diante de outra já costumeiramente utilizada desde há muito tempo antes da reforma.

Os navios de comércio, frente à incipiente esquadra de paquetes, nunca deixaram de ser a principal forma de carregamento de cartas. Nesse sentido, a correspondência de José Antonio Alves de Souza revela a importância desse sistema, pois a comunicação desse comerciante, entre 1803 a 1809, foi feita quase que exclusivamente por embarcações comerciais. Mais ainda, a narrativa epistolar revela como o funcionamento dessa comunicação possuía regulação própria, sendo as missivas enviadas em grande parte por navios conhecidos, da consignação de Alves de Souza, cujos donos ou capitães faziam parte da sua rede mercantil. Além disso, o caso de outro correspondente, que enviava cartas familiares, Luís Joaquim dos Santos Marrocos, revela padrões parecidos, com a diferença que a utilização dos correios por este indivíduo aparece de forma mais marcada na narrativa das cartas. Mas, nessa documentação, é visível a utilização de diversas outras formas de envio, por fora do sistema postal.

Embora o copiadador de cartas de Alves de Souza e o epistolário de Marrocos sejam apenas uma dentre as várias experiências das múltiplas formas de envio dos correspondentes, os casos podem ser exemplares para a estrutura geral da época. Os navios mercantes serviam não só para carregar gêneros, eram aproveitados para a comunicação. Por essa mesma via, enviavam-se recibos e faturas de carregamento e colocava-se nas mãos dos capitães, que eram conhecidos, longas correspondências tratando dos gêneros enviados e da situação do comércio à época. A utilização desse meio, construído e solidificado ao longo dos séculos, não conseguiu ser quebrado durante a reforma postal. Isso confirma-se mesmo em período mais tardio, como é o caso revelado pelas cartas de Marrocos, que vão até 1821.

É verdade que, desde o início, a Coroa não perdeu de vista a potencialidade do antigo sistema. A legislação de 1798 obrigou as embarcações de comércio a levarem toda a correspondência em mala fechada, que seria entregue à Administração postal em seu destino. O objetivo dessa norma era subordinar a via mercantil, transformando-a, juntamente com os paquetes, no outro braço de transporte do correio marítimo.

A existência da norma implicou, necessariamente, em medidas práticas para a inspeção dos navios na chegada aos portos. Portanto, a terceira e última seção desse capítulo se ocupou

dos procedimentos de polícia adotados pelos agentes portuários no que diz respeito à recolha da correspondência.

## Conclusão

Essa tese teve como objetivo analisar as reformas de Correios levadas a cabo pela Coroa portuguesa nos últimos anos do século XVIII, tomando o caso específico da expressão das mesmas na América portuguesa. Assim, o principal questionamento voltou-se para a compreensão do significado político e institucional do surgimento de um sistema postal centralizado nas mãos da monarquia.

Toda a discussão que perpassa a investigação está relacionada com a questão fundamental do lento e sinuoso caminho para a suposta centralização e formação do Estado, do ponto de vista da construção de um sistema de comunicação à distância institucionalizado. Contudo, mesmo em fins do século XVIII, a existência do Estado tal como o entendemos hoje, ainda não pode ser considerada como fato consumado. O caso específico das reformas de Correios demonstra que, embora a reorganização postal fosse um projeto que já partilhava de certas noções estadualistas, ou seja, centradas no Estado, o jogo com as antigas estruturas permaneceu sempre vivo. E é por isso que os Correios, frequentemente tomado por estudos de períodos mais tardios como um elo essencial para entender a formação do Estado-nação, em fins do século XVIII e início do século XIX ainda não pode ser entendido desta forma. O significado político dessas reformas reflete toda a complexidade do momento em questão, que é marcado pela lenta desestruturação de uma sociedade de Antigo Regime, pois já existiam novos paradigmas de poder em pauta, mas que se mesclavam com noções antigas relativas aos papéis do Estado/do Soberano. Assim, os Correios, entendidos nesse caso como meio de intervenção direta do poder central, não excluiu a possibilidade de existirem outras formas, igualmente válidas e utilizadas pelos correspondentes da época, de enviarem cartas.

Essa permanência de formas não-institucionalizadas de envio de cartas pôde ser melhor matizada a partir da compreensão das estruturas postais relativas ao período anterior. Um dos capítulos apontou brevemente a falta de um sistema postal ligado ao ofício de Correio-mor e como a correspondência, até 1798, circulava de forma não-institucionalizada, pautando-se largamente na autorregulação do envio e recebimento de cartas por parte dos correspondentes. Ou seja, os indivíduos tinham a liberdade de escolher suas formas particulares de envio. E é justamente esse entendimento a respeito da circulação das cartas que permanecerá presente durante o período das reformas.

A efetividade das reformas esteve relacionada com a maior ou menor destreza dos representantes da Coroa em integrar ou substituir esse antigo sistema não-institucionalizado e

essa nem sempre foi uma missão fácil ou mesmo benquista. Essas dificuldades e reticências em relação aos novos arranjos de Correios aparecem de forma clara nas correspondências dos governadores das capitanias à Coroa, tanto no momento imediatamente anterior às reformas, quanto depois. Em seus planos para inauguração dos correios marítimos e terrestres, diversos governadores expressaram à D. Rodrigo de Sousa Coutinho certa descrença em relação ao sucesso desta empreitada. Seus argumentos estavam largamente baseados no bom funcionamento dos sistemas já existentes de envio de correspondência, o que poderia levar à falta de aderência por parte dos potenciais utilizadores de um serviço oficial de correios. A depender do perfil de cada governador, diversas soluções foram indicadas. Alguns sugeriram a incorporação de elementos do antigo sistema ao novo, como forma de garantia de sucesso. Exemplo disso foi a sugestão da subordinação dos navios de comércio, que até então levavam e traziam cartas livremente, à recém-criada administração postal. Para o caso das cartas de terra, soluções similares também foram encontradas, como o aproveitamento de tropeiros ou soldados dragões para o carregamento da mala de cartas.

As contradições do esforço de centralização não são visíveis somente nos planos dos governadores, mas também nas próprias normas lançadas pela Coroa. O Alvará de 20 de janeiro de 1798 criou, em última instância, um aparato administrativo no qual o controle do transporte das cartas e as receitas advindas desse serviço fossem espaço de intervenção régia. Contudo, essa mesma lei abriu espaço para a criação de uma multiplicidade de sistemas regionais que, embora seguissem o padrão convencionado pelo centro, igualmente possuíam liberdade para serem maleáveis de acordo com as realidades de cada capitania. Uma das consequências desse arranjo normativo foi a descentralização das administrações locais. Ou seja, embora as reformas tenham surgido como uma necessidade de centralizar os serviços postais, a organização local foi, desde o início, baseada em um modelo descentralizador. As administrações locais eram regionalmente subordinadas às Juntas da Real Fazenda. Estas, por sua vez, eram responsáveis por uma série de medidas que pouco dependiam da anuência da Coroa. Era da alçada das Juntas escolher e prover os oficiais, decidir em quais vilas deveriam existir Administrações, dentre outras prerrogativas. As Juntas também ficavam responsáveis por enviarem as contas anuais dos correios, ou seja, a declaração de receita e despesa anual, ao Erário Régio. Ou seja, as administrações de correio da América portuguesa não eram subordinadas a nenhum organismo central do correio, a exemplo do Correio Geral de Lisboa. Essa mesma realidade permaneceu sem mudanças até 1829, quando finalmente foi criada uma instituição central, com sede no Rio de Janeiro, que subordinava as administrações das províncias.

Outro fator importante de embate foi em relação ao monopólio postal e as decisões internas a respeito das cartas que deveriam ou não pagar o porte. De acordo com as normas de correio lançadas após 1798, toda a carta que fosse de Portugal para a América portuguesa deveria obrigatoriamente pagar o porte no destino, salvo algumas exceções, como as cartas de recomendação e de governo. Essa instituição do monopólio do transporte de correspondências era extremamente importante, uma vez que a recolha da taxa era essencial para garantir frutos financeiros que sustentariam toda a estrutura administrativa em funcionamento. Contudo, do ponto de vista das cartas de terra trocadas entre as capitanias, tal monopólio nunca foi instituído. As instruções internas de cada Administração de correio, dadas pelas Juntas da Fazenda, abriram uma série de exceções ao pagamento, que iam muito além das cartas de recomendação ou vias do real serviço. Na prática, tais ressalvas permitiram àqueles que enviavam e recebiam cartas o acesso a outras formas de circulação, por fora dos correios e sem qualquer custo associado. Ou seja, na prática, cabia ao correspondente escolher dentre as diversas opções possíveis, das quais os correios e o consequente pagamento do porte era apenas mais uma.

No que diz respeito ao funcionamento do Correio marítimo, o monopólio existia no âmbito normativo e o envio pelo correio/pagamento do porte era obrigatório. Mas, desde o princípio, também surgiram uma série de jogos entre a estrutura nova e a antiga e que estavam inerentes no próprio Alvará de 20 de janeiro de 1798. A legislação efetivamente subordinava ao Correio qualquer embarcação que levasse cartas, bem como criava uma estrutura própria de embarcações postais, os paquetes. Mas, o funcionamento da frota de navios oficiais de correio foi, desde 1798, incerto e ineficiente. As fontes acerca das viagens dessas embarcações deixam transparecer que as mesmas não tiveram tempo de funcionamento longo e nem sequer realizaram grande número de viagens. Assim, o transporte de cartas continuou ligado aos navios de comércio, embora estes tenham passado a ser subalternos ao Correio marítimo. Ou seja, tendo em vista a fraca estrutura dos paquetes, foi necessário garantir que as embarcações comerciais levassem as cartas dentro do novo sistema e que fossem evitados possíveis desvios que resultariam na falta de pagamento do porte. Os navios mercantis eram efetivamente inspecionados tendo em vista esse objetivo nas chamadas *visitas do ouro* e, posteriormente, nas visitas da Junta de Saúde. Mas essas inspeções também eram falhas e os desvios nunca deixaram de ser uma realidade corriqueira.

Portanto, os diversos meios antigos de circulação não foram anulados pelas reformas de 1798. O que passou a existir foi uma combinação entre os correios oficiais da Coroa e outras formas de envio. Na prática, isso pode ter contribuído para a perenidade das administrações de

correio criadas pois, como as mesmas não entravam em concorrência com os outros meios, não foram questionadas por grupos sociais organizados, tais quais os homens de negócio, como no período dos assistentes de Correio-mor. Essas novas administrações, ao que tudo indica, vinham para alargar as possibilidades de envio de cartas e não para constituírem-se enquanto a única forma permitida. Em 1808, percebe-se o aumento das administrações postais, bem como uma maior preocupação com a abertura de caminhos que facilitassem a passagem do correio. Mas, mesmo com a renovação da malha viária e da criação de novas legislações, nessa época não havia ainda a pretensão de se criar qualquer sistema único, centralizado e excludente. O fato de os Correios andarem lado a lado com as mais diversas formas de envio podem ter contribuído para a perenidade das reformas instituídas. Portanto, se a nova estrutura, até 1821, parece ter tido alcance limitado (mesmo se considerarmos o relativo crescimento em 1808), o fato de a mesma abrir espaço para o envio não-institucionalizado garantiu a sua permanência.



## **Fontes**

### **1) Arquivo Histórico Ultramarino - AHU**

#### **Avulsos (BG)**

AHU\_ACL\_CU\_003, Cx.5, doc. 436

AHU\_ACL\_CU\_003, Cx.15, doc.1287

#### **Avulsos do Conselho Ultramarino**

AHU\_ACL\_CU\_089, Cx. 12, doc. 1074

#### **Avulsos do Reino**

AHU\_Reino, Cx. 18, pasta 17.

AHU\_Reino, Cx. 220

#### **Códices**

AHU\_ACL\_CU, cod. 585

AHU\_ACL\_CU, cod.1997

AHU\_ACL\_CU, cod. 1998

AHU\_ACL\_CU, cod. 1999

AHU\_ACL\_CU, cod. 2000

## **Bahia**

#### **a) Avulsos**

AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 8, doc. 661

AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 113, doc. 22375

AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 164, doc. 12454

AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 199, doc. 14411

#### **b) Coleção Eduardo Castro e Almeida**

AHU\_Bahia\_CA, Cx. 89, doc. 17413-17415

AHU\_Bahia\_CA, Cx.90, doc.17556-17557

AHU\_Bahia\_CA, Cx. 92, doc. 18126

AHU\_Bahia\_CA, Cx. 93, doc. 18157

AHU\_Bahia\_CA, Cx.94, doc.18336-18337  
AHU\_Bahia-CA, Cx. 95, doc. 18506  
AHU\_Bahia-CA, Cx. 98, doc. 19181  
AHU\_Bahia\_CA, Cx. 99, doc.19365  
AHU\_Bahia\_CA, Cx. 99, doc. 19428–19430  
AHU\_Bahia\_CA, Cx.115, doc.22645  
AHU\_Bahia-CA, Cx. 99, doc. 19431

### **Goiás**

AHU\_ACL\_CU\_008, Cx.50, doc. 2846  
AHU\_ACL\_CU\_008, Cx. 51, doc. 2856

### **Maranhão**

AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.98, doc.7929  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.98, doc.7930  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.101, doc.8188  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.102, doc.8227  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.102, doc. 8247  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.102, doc. 8260  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.103, doc. 8272  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.105, doc.8397  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.106, doc.20620  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.107, doc.8471  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.108, doc.8496  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.108, doc.8502  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.108, doc. 8509  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.109, doc. 8592  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.111, doc. 8708  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.112, doc. 8725  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.112, doc.8771  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.113, doc. 8803  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.113, doc.8805  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.113, doc. 8809  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.114, doc. 8861  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.114, doc. 8863

AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.115, doc. 8944  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.116, doc. 8966  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.116, doc. 9013  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.116, doc.9020  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.116, doc. 9022  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.117, doc. 9023  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.118, doc. 9102  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.118, doc.9109  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.118, doc. 9110  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.121, doc. 9241  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.122, doc. 9305  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.122, doc. 9307  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.125, doc. 9419  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.125, doc. 9420  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.125, doc. 9419  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.125, doc. 9420  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.125, doc. 9424  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.126, doc. 9515  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.128, doc. 9607  
AHU\_ACL\_CU\_009, Cx.146, doc.10587

#### **Mato Grosso**

AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 35, doc. 1796  
AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1840  
AHU\_ACL\_CU\_010, Cx. 36, doc. 1844

#### **Minas Gerais**

AHU\_ACL\_CU\_011, Cx. 145, doc. 26  
AHU\_ACL\_CU\_011, Cx. 146, doc.67  
AHU\_ACL\_CU\_011, Cx.127, doc.45  
AHU\_ACL\_CU\_011, Cx. 154, doc. 93  
AHU\_ACL\_CU\_011, Cx.157, doc.61  
AHU\_ACL\_CU\_011, Cx. 163, doc. 32  
AHU\_ACL\_CU\_011, Cx. 179, doc. 35

#### **Pará**

AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.109; doc.8576  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.109, doc. 8578  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.109, doc.8592

AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.111, doc. 8679  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.113, doc. 8748  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.113, doc. 8752  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.113, doc. 8761  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.113, doc. 8762  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.113, doc.8784  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.113, doc.8800  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.114, doc. 8825  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.114, doc. 8848  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.114, doc.8849  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.115, doc. 8890  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.116, doc.8938  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.116, doc. 8968  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.116, doc.8955  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.117, doc. 8984  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.117, doc. 8986  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.117, doc.9025  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.118, doc. 9047  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.118, doc. 9107  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.118, doc. 9077  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.118, Doc. 9111  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.119, doc. 9141  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.120, doc. 9233  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 120, doc. 9238  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.121, doc. 9285  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.122, doc.9359  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.123, doc. 9448  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.123, doc. 9464  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.123, doc.9486  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.123, doc. 9514  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.123, doc. 9516  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.124, doc. 9561  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.124, doc.9563  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.124, doc.9565  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.126, doc. 9705

AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.127, doc. 9764.  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.128, doc. 9858  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 129, doc. 9908  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.135, doc.10247  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx.136, doc.10312  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 143, doc. 10835  
AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 155, doc. 11899

### **Paraíba**

AHU\_ACL\_CU\_014, Cx. 34, doc. 2493  
AHU\_ACL\_CU\_014, Cx. 36, doc. 2580  
AHU\_ACL\_CU\_014, Cx. 40, doc. 2811  
AHU\_ACL\_CU\_014, Cx. 42, doc. 2927  
AHU\_ACL\_CU\_014, Cx. 46, doc. 3252  
AHU\_ACL\_CU\_014, Cx. 48, doc. 3369

### **Pernambuco**

AHU\_ACL\_CU\_015, Cx.81, doc.6764  
AHU\_ACL\_CU\_015\_, Cx.200, doc.13721  
AHU\_ACL\_CU\_015\_, Cx.201, doc.13762  
AHU\_ACL\_CU\_015\_, Cx.201, doc.13786  
AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 202, doc. 13807  
AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 203, doc. 13850  
AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 203, doc. 13858  
AHU\_ACL\_CU\_015, Cx.204, doc.13969  
AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 206, doc. 14039  
AHU\_ACL\_CU\_015\_, Cx.209, doc.14190  
AHU\_ACL\_CU\_015\_, Cx.212, doc.14385  
AHU\_ACL\_CU\_015, Cx.212, doc.14441  
AHU\_ACL\_CU\_015, Cx.217, doc.14697  
AHU\_ACL\_CU\_015, Cx.220, doc.14857  
AHU\_ACL\_CU\_015\_, Cx.222, doc. 15023  
AHU\_ACL\_CU\_015, Cx.242, doc.16246  
AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 285, doc. 19532

## **Piauí**

AHU\_ACL\_CU\_016, Cx. 21, doc. 1080

## **Rio de Janeiro**

### **a) Avulsos**

AHU\_ACL\_CU\_017, Cx.51, doc.51114

AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 137, doc. 10804

AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 154, doc. 11645

AHU\_ACL\_CU\_017, Cx.165, doc. 12278

AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 168 doc.12474

AHU\_ACL\_CU\_017, Cx.168, doc.12484

AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 171, doc.12713

AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 173, doc.12817

AHU\_ACL\_CU\_017, Cx.175, doc.12891

AHU\_ACL\_CU\_017, Cx.178, doc. 13045

AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 178, doc.13051

AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 188, doc. 13602

AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 195, doc. 13924

AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 239, doc.16365

AHU\_ACL\_CU\_017, Cx.245, doc.17358

AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 254, doc.17332

AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 255, doc. 17396

AHU\_ACL\_CU\_017, Cx.255\_doc.17429

AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 258, doc. 17637

AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 258, doc. 17644

AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 261, doc. 17911

AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 261, doc. 17914

AHU\_ACL\_CU\_017, Cx. 281, doc.19712

### **b) Coleção Eduardo Castro e Almeida**

AHU-Rio de Janeiro-CA, Cx.25, doc. 5780-5783

## **Rio Grande do Norte**

AHU\_ACL\_CU\_018, Cx. 8, doc. 498

AHU\_ACL\_CU\_018, Cx. 8, doc. 499

## **São Paulo**

### **a) Avulsos**

AHU\_ACL\_CU\_023, Cx. 19, doc. 949

AHU\_ACL\_CU\_023, Cx. 16, doc. 786

### **b) Coleção Alfredo Mendes Gouveia**

AHU\_ACL\_CU\_023, Cx. 16, doc. 786

AHU\_ACL\_CU\_023-01, Cx. 44, doc. 3507

AHU\_ACL\_CU\_023-01, Cx. 47, doc. 3630

AHU\_ACL\_CU\_023-01, Cx. 47, doc. 3639

AHU\_ACL\_CU\_023-01, Cx. 47, doc. 3641

AHU\_ACL\_CU\_023-01, Cx. 48, doc. 3825

AHU\_ACL\_CU\_023-01, Cx. 49, doc. 3861

AHU\_ACL\_CU\_023-01, Cx. 49, doc. 3888

## **2) Arquivo Nacional da Torre do Tombo - ANTT**

### **Fundo Ministério do Reino**

Tombo Ministério do Reino, Decretos, Mç 57, doc nº61

07/06/1804. *Diligência de habilitação para a Ordem de Cristo de Maximiano Francisco Duarte*. Mesa da Consciência e Ordens, Habilitações para a Ordem de Cristo, Letra M, mç. 30, n.º 51

### **Fundo Conde de Linhares**

Condes de Linhares, mç. 14, doc. 1

Condes de Linhares, mç. 28, doc. 43

## **3) Arquivo Público do Ministério do Transporte, Obras Públicas e Comunicações de Portugal – AHMOPTC**

### **Fundo Correio mor do Reino**

PT/AHMOP/CorM/130

## **4) Arquivo de História Social do Instituto Social da Universidade de Lisboa - PT AHS-ICS**

### **Coleção Nuno Gonçalo Monteiro**

Copiador de Cartas (1803-1809). PT AHS-ICS NGM-164

## **5) Biblioteca Pública Municipal do Porto - BPMP**

26/11/1791. Memória sobre as Estradas, Barreiras, Pontes, Canais, Diligências, Coches de Posta, Estalagens, Correios etc. em Inglaterra, Ms. 328, Documento NCCII, pertencente ao Ofício N. 249 [1792].

## **6) Fundação Portuguesa das Comunicações - FPC**

### **Copiador do Ministério dos Negócios Estrangeiros e da Guerra relativos ao Correio Geral**

AH/MNEG/CCG/L2/C80

AH/MNEG/CCG/L2/C533

AH/MNEG/CCG/L2/C465

AH/MNEG/CCG/L2/C828

AH/MNEG/CCG/L3/C298

AH/MNEG/CCG/L3/C321

AH/MNEG/CCG/L3/C404

AH/MNEG/CCG/L3/C405

AH/MNEG/CCG/L3/C529

AH/MNEG/CCG/L3/C538

### **Documentos do Correio Geral**

AH/DCG/L1/M56.4

AH/DCG/L3/M50

AH/DCG/L4/M34.1

AH/DCG/L4/M34.1

AH/DCG/L4A/M96.9

AH/DCG/L5A/M1.1.

AH/DCG/L5A/M15

AH/DCG/L8/M87.3

AH/DCG/L9A/M69.3

AH/DCG/L10/M48

AH/DCG/L10A/M16.1

AH/DCG/L10A/M24.39

AH/DCG/L11B/M21.1/F118

AH/DCG/L1/M37.1



## **7) Tribunal de Contas de Lisboa – TC**

### **Erário Régio**

TC. Erário Régio. Livro de registo de provisões e cartas dirigidas à capitania do Rio de Janeiro. Livro 4056

TC. Erário Régio. Livro (3º) de informações da capitania de Minas Gerais expedidas pela Contadoria Geral do Rio de Janeiro. Livro 4074

TC. Erário Régio. Registro das representações da capitania de Minas Gerais [expedidas pela Contadoria Geral do Rio de Janeiro]” 1795– 1807, Livro 4067

TC. Erário Régio. Livro de registo das representações da capitania de Goiás, 1805-1807. Livro 4077

TC. Erário Régio. Livro das ordens, cartas régias e provisões expedidas para Pernambuco. Livro 4235

TC. Erário Régio. Livro das ordens, cartas régias e provisões expedidas para Pernambuco. Livro 4236

TC. Erário Régio. Livro de registo de provisões e cartas régias da capitania do Ceará. Livro 4238

TC. Erário Régio. Livros de registo de ordens, provisões e cartas expedidas para a capitania do Pará, Maranhão e Piauí. Livro . 4245

TC. Erário Régio. Livros de registo das provisões e cartas régias expedidas para a capitania do Maranhão. Livro 4247

### **Cartórios Avulsos**

TC. Extrato geral dos Mapas de Balanço do Correio Geral (1799-1821). Fundo Cartórios Avulsos, Cx. 35, Doc. 3

## **8) Biblioteca da Ajuda – Portugal**

*Cartas de Luís Joaquim dos Santos Marrocos.* 54-VI-12-1 a 171

## **9) Arquivo Nacional do Rio de Janeiro -BR, AN, RIO**

### **Fundo diversos códices**

Código 807, Volume 7.

### **Correspondência da Corte com o Vice-Reinado**

Fundo 86, código 67, volume 25

### **Negócios de Portugal**

### **Correspondência original dos governadores do Pará com a Corte**

Código 99, vol. 19

Código 99, vol.20

Código 99, vol. 23

### **Secretaria de Estado do Ministério do Reino**

Fundo 59, cx.716. pct.01

Fundo 59, cx.634. pct.02

Fundo 59, Cx.634. pct.03

Fundo 59, Cx.716. pct.01

Fundo 59, cx.717. pct.03

### **Coleção Vice-reinado**

Fundo D9. Caixa 746, Pct 01

### **Coleção Secretaria do Estado do Brasil**

Fundo 86, código 67, volume 21

Fundo 86, código 67, volume 23

Fundo 86, código 67, Volume 25

Fundo 86, código 67, volume 26

BR, AN, RIO. Fundo 86, código 67, volume 28

### **Série Comunicações**

Correios, ICC<sup>3</sup> 27

### **Série Interior**

Junta da Fazenda. Bahia. A1, IJJ2 295

Bahia. Ministério do Império. Correspondência do presidente da província. AA, IJJ9 327

Goiás. Ministério do Império. Ofícios dos Presidentes. AA, IJJ9 493

Correspondência de Diversas Autoridades com Vice-Reis. AA, IJJ9, 468

### **Série Fazenda**

Junta da Real Fazenda da capitania de Pernambuco. Código 29. código 221, vol. 01.

Junta de Fazenda. Coletorias. Pernambuco. Código 99. IF2 27

Junta da Fazenda. Coletorias. Minas Gerais Código 99. IF2 17

Junta de Fazenda. Coletorias. Ceará. Código 99. IF2 6.

### **Série Marinha**

Inspeção do Arsenal da Corte. Fundo AX, VM 20.

## **10) Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano - APEJE**

### **Fundo Correio Geral**

CG-1

## **11) Arquivo Público Mineiro – APM**

### **Secretaria de Governo da capitania**

APM, SG-CX.57-doc.13

APM, SG-CX.39-doc.33

APM,SG-CX.79-doc.23

APM,SG-CX.81-doc.34

## **12) Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro - BNRJ**

### **Manuscritos**

I-9,12,4  
I-25,07,022  
I-25,07,023  
I-25,07,024  
I-25,31,002  
I-25,33,047  
I-26,16,112  
I-26,17,077  
I-26,25,006  
I-26,25,021  
I-26,25,025  
I-26,27,064  
I-26,27,067  
I-26,17,076  
I-26,27,022  
I-26,27,108  
I-26,28,099  
I-26,30,011  
I-26,30,098  
I-26,31,031  
I-26,31,056  
I-26,31,080  
I-26,32,001  
I-26,34,018  
I-27,03,038  
I-27,05,053  
I-27,19,004  
I-27,22,148  
I-27,35,004  
I-27,35,006  
I-27,35,005  
I-27,35,011  
I-27,35,040  
I-28,28,033  
I-48, 19, 41  
II-30, 27,28  
II-34,3,19

### **Periódicos**

*Gazeta do Rio de Janeiro* (1809-1821).

*Diário do Rio de Janeiro*, Edição 090001, 1832

### 13) Museu Nacional dos Correios do Brasil – MNC

BR, MNC, BRASÍLIA, Códice Bahia

### 14) Fontes publicadas

*Almanaque do Rio de Janeiro para o Ano de 1816*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1816.

*Almanaque do Rio de Janeiro para o Ano de 1817*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1824.

*Almanaque do Rio de Janeiro para o Ano de 1824*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1824.

*Almanaque do Rio de Janeiro para o Ano de 1825*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1825.

Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Cartas de Luiz Joaquim dos Santos Marrocos, Escritas do Rio de Janeiro à sua Família em Lisboa, de 1811 a 1821. Ministério da Educação: Volume LVI, 1934.

Amorim, João Pedro de. *Dicionário de marinha: que aos oficiais da Armada Nacional Portuguesa O.D e C*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1841.

Bluteau, Raphael, *Vocabulário português e latino*. Coimbra: Colégio das Artes da Companhia de Jesus, 1728.

Coleção da Legislação Portuguesa, organizada por António Delgado Silva (1791-1801). Lisboa; Tipografia Maigrense, 1825.

Coleção da Legislação Portuguesa, organizada por António Delgado Silva (1802-1810). Lisboa; Tipografia Maigrense, 1825.

Coleção das decisões do Governo do Brasil. Vários volumes. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891.

Coleção das leis do Brasil. Vários volumes. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891.

Coutinho, Rodrigo de Sousa. *Textos políticos, económicos e financeiros: (1783 - 1811)*, org. André Mansuy Diniz Silva, vols. I e II. Lisboa: Banco de Portugal, 1993.

Cunha, Luís da. *Testamento Político ou Carta Escrita pelo grande D. Luiz da Cunha ao Senhor Rei D. José I. antes do seu Governo*. Lisboa: Imprensa Régia, 1820.

Decreto extinguindo o Ofício do Procurador, e Feitor-Mor da Alfandega. *Suplemento à Coleção de Legislação Portuguesa*, organizada por António Delgado Silva (1750-1762). Lisboa, 1842

Duarte, Antonio. Almanaque Histórico da Cidade de S. Sebastião do Rio de Janeiro. 1799. In: Revista do IHGB, Tomo XXI, 1858, 112.

Esparteiro, António Marques *Catálogo dos navios brigantinos (1640-1910)*. (Lisboa: Publicação do Centro de Estudos de Marinha, 1976.

Ferreira, Godofredo. *Documentos dos séculos XIII a XIX relativos a correios: séculos XVIII e XIX*, org. Isabel Sanches, vol. III. Lisboa: Fundação Portuguesa de Comunicações, 2008.

Freire, Francisco José Freire. *O Secretário Português ou método de escrever cartas*, 5º ed. Lisboa: Na Oficina de Antonio Gomes, 1776.

Frutuoso, Eduardo, Paulo Guinote, e António Lopes. *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)* Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001.

*Instruções práticas para os Correios Assistentes*. Lisboa: Oficina de Antonio Garlhado, 1799.

Marrocos, Luís Joaquim dos Santos. *Cartas do Rio de Janeiro*. Organizado por Elisabet Carceller Guillamet, Maria Conceição Geada, e Basto, Cristina Pinto. Lisboa: Biblioteca Nacional, 2008.

Neto, José Diogo Mascarenhas. *Método para construir as Estradas em Portugal*. Porto: Oficina de Antonio Alvarez, 1790.

Post Office (Revenues) Act 1710. Disponível em: [http://www.gbps.org.uk/information/sources/acts/1710-11-25\\_Act-9-Anne-cap-10.php](http://www.gbps.org.uk/information/sources/acts/1710-11-25_Act-9-Anne-cap-10.php)

Santana, Anastácio de. *Guia de Caminhantes*. 1817. BNRJ, Acervo digital. Acesso em 02/04/2017. [objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_cartografica/cart325616.pdf](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografica/cart325616.pdf)

Smith, Adam. *A Riqueza das nações: investigação sobre sua natureza e suas causas*, vol. 2, Os Economistas. São Paulo: Nova Cultural Ltda, 1996

*Termo da Junta sobre o novo estabelecimento da Administração do Correio, ou reforma deste na conformidade da ordem de 9 de junho de 1801*. In: Revista do Arquivo Público Mineiro. Vol.06, n.1. Jan/Mar 1901, 117-128.

## Referências Bibliográficas

Abreu, Márcia. *O Caminho dos Livros*. São Paulo/Campinas: FAPESP, ABL, Mercado de Letras, 2003.

Aidar, Bruno. “A tessitura do fisco: a política ilustrada de D. Rodrigo de Souza Coutinho e a administração fiscal da capitania de São Paulo, 1797-1803”. Dissertação de Mestrado, 2007.

———. “A vereda dos tratos: fiscalidade e poder regional na capitania de São Paulo, 1723-1808”. Tese de Doutorado, USP, 2013.

———. “Governar a Real Fazenda: composição e dinâmica da Junta da Fazenda de São Paulo, 1765-1808”. In *IV Conferência Internacional de História Econômica. Universidade de São Paulo*, 1–26. São Paulo, 2009.

———. “Uma substituição luminosa: tributação e reforma do Antigo Regime português em D. Rodrigo de Souza Coutinho ao final do século XVIII”. *Nova Economia* 21, nº 1 (abril de 2011): 137–56.

Alexandre, Valentim. *Os sentidos do império: questão nacional e questão colonial na crise do antigo regime português*. Porto: Edições Afrontamento, 1993.

———. “Um momento crucial do subdesenvolvimento português: efeitos econômicos da perda do Império brasileiro.” *Ler História*, nº 7 (1986): 3–43.

Algranti, Leila Mezan, Ana Paula Torres Megiani, e José Martínez Millán, orgs. *O Império por escrito: formas de transmissão da cultura letrada no mundo ibérico (séc. XVI-XIX)*. São Paulo: Alameda, 2009.

Alonso García, Fernan. *El correo en el renacimiento europeo: estudio postal del Archivo Simón Ruiz, 1553-1630*. 1º ed. Madrid: Fundación Albertino de Figueiredo para la Filatelia, 2004.

Amorim, João Pedro de. *Dicionário de marinha: que aos oficiais da Armada Nacional Portuguesa O.D e C.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1841.

Araújo, Ana Cristina. “Território e redes de comunicação em finais do século XVIII: ideias e projetos do superintendente José Diogo Mascarenhas Neto”. *Revista de História da Sociedade e da Cultura* 17 (2017): 155–83.

———. “Uma longa despedida: cartas familiares de Luís Joaquim dos Santos Marrocos”. In *Cartas do Rio de Janeiro: 1811-1821*, 13–39. Lisboa: Biblioteca Nacional, 2008.

Banks, Kenneth. *Chasing Empire Across the Sea: Communications and the State in the French Atlantic, 1713-1763*. Montréal: McGill-Queen’s University Press, 2014.

Barbo, Leonora de Castro, e Rômulo José da Costa Ribeiro. “Os Itinerários da Rede de Caminhos de Vila Boa de Goiás no Século XVIII.” *Atas do VI Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*, 4 de novembro de 2015, 437–50.

Behringer, Wolfgang. “Communications revolutions: a historiographical concept”. *German History* 24, nº 3 (2006): 333–74.

Bellotto, Heloísa Liberalli. “Questões diplomáticas e arquivísticas na prática burocrática luso-brasileira do século XVIII: o caso da ‘visita do ouro’”. *Boletim do Arquivo da Universidade de Coimbra* 29 (2016): 271–90.

Bercovici, Gilberto. “As possibilidades de uma teoria do Estado”. *Revista de História das Ideias, O Estado*, 26 (2005): 7–32.

Bicalho, Maria Fernanda. “Ascensão e queda dos Lopes de Lavre: secretários do Conselho Ultramarino”. In *Raízes do Privilégio: mobilidade social no mundo ibérico do Antigo Regime*, organizado por Rodrigo Bentes Monteiro, Bruno Feitler, Daniela Buono Calainho, e Jorge Flores, 283–304. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

Blockmans, Wim. “Les origines des Etats modernes en Europe, XIIIe-XVIIIe siècles: état de la question et perspectives”. *Visions sur le développement des États européens. Théories et historiographies de l’État moderne. Actes du colloque de Rome*, 1993, 1–14.

Boaventura, Deusa Maria Rodrigues. “Urbanização em Goiás no século XVIII”. Tese de Doutorado, FAU-USP, 2007.

Bourdieu, Pierre. “De la maison du roi à la raison d’État: Un modèle de la genèse du champ bureaucratique”. *Actes de la Recherche en Sciences Sociales* 118, nº 1 (1997): 55–68.

Câmara, Romano Caldeira. “Os ‘Paquetes Correios Marítimos’ e alguns dos artigos do Alvará de D. Maria I”. *A Filatelia portuguesa* 12, nº 96 (2000).

Campebell Jr., James I. “Postal monopoly laws: history and development of the monopoly on the carriage of mail and the monopoly on access to mailboxes”. In *Study on Universal Postal Service and the Postal Monopoly*. Fairfax: George Mason University, 2008.

Cardim, Pedro. “A Casa Real e os órgãos centrais de governo da segunda metade dos seiscentos”. *Tempo*, nº 13 (2002): 13–57.

———. “Centralização política e Estado na recente historiografia sobre o Portugal do Antigo Regime”. *Nação e Defesa*, 2a, 87 (1998): 129–58.

Cardim, Pedro, e Miguel Baltazar. “A difusão da legislação régia (1621-1808)”. In *Um reino e suas repúblicas no Atlântico: comunicações políticas entre Portugal, Brasil e Angola nos séculos XVII e XVIII*, organizado por João Fragoso e Nuno Gonçalo Monteiro, 161–205. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2017.

Cardoso, José Luís. “Nas malhas do Império: a economia política e a política colonial de D. Rodrigo de Sousa Coutinho.” In *A economia política e os dilemas do império luso-brasileiro*, 65–109. Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001.

———. *O pensamento económico em Portugal nos finais do século XVIII, 1780-1808*. Lisboa: Estampa, 1989.

Cardoso, José Luís, e Alexandre Mendes Cunha. “Discurso econômico e política colonial no Império Luso-Brasileiro (1750-1808)”. *Tempo*, nº 17(31) (2012): 65–88.

Carolino, Luís Miguel. “Dom Rodrigo de Sousa Coutinho, a ciência e a construção do império luso-brasileiro: a arqueologia de um programa científico”. In *Formas do Império: ciência, tecnologia e política em Portugal e no Brasil: séculos XVI ao XIX*, organizado por Heloisa Gesteira, Luís Miguel Carolino, e Pedro Marinho, 191–221, 2014.

Casado Alonso, Hilario. “Los flujos de información en las redes comerciales castellanas de los siglos XV y XVI”. *Investigaciones de Historia Económica*, nº 10 (2008): 35–68.

Castro, Pérola Maria Goldfeder e. “O Império dos correios: notas de pesquisa sobre o sistema postal brasileiro no século XIX.” In *I Encontro de Pós-graduandos da Sociedade Brasileira de Estudos do Oitocentos*, Vol. I. Anais eletrônicos, 2016.

Castro, Pérola Maria Goldfeder e. “Do Penny Black ao Olho de Boi: As finanças dos Correios brasileiros no contexto da reforma postal de 1842”. In *17º Seminário sobre a Economia Mineira*. Diamantina: Anais eletrônicos, 2016.

Cerqueira, Hugo E. A. da Gama. “Adam Smith e seu contexto: o iluminismo escocês”. *Economia e Sociedade* 15, nº 1 (2016): 1–28.

Comissoli, Adriano. “‘Continuo a ter espias para saber o que mais respirar’: comandos de fronteira e redes de informação na fronteira platina do império português (Séc. XIX)”. *Ultramares* 5, nº 10 (dezembro de 2016): 127–59.

Conceição, Adriana Angelita da. “Um bibliotecário de coração melancólico: Luís Joaquim dos Santos Marrocos e a prática de escrita de cartas”. In *Anais do VI Simpósio Nacional de História Cultural –Escritas da História: Ver, Sentir, Narrar*, 1–14. Teresina: UFPI, 2012.

Conrad, Sebastian. *What is global history?* Princeton: Princeton University Press, 2017.

Cosentino, Francisco, Mafalda Soares Cunha, António Castro Nunes, e Ronald Raminelli. “Governadores Reinóis e Ultramarinos”. In *Um reino e suas repúblicas no Atlântico: comunicações políticas entre Portugal, Brasil e Angola nos séculos XVII e XVIII*, organizado por João Fragoso e Nuno Gonçalo Monteiro, 299–335. Civilização Brasileira, 2017.

Costa, Antonio Gilberto. “Registro do caminho novo para as minas de ouro nos mapas antigos”. *Atas do VI Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*, novembro de 2015.

Costa, Iraci del Nero da, e Renato Leite Marcondes. “A Moeda no Brasil”. Acessado 25 de maio de 2018. <http://ipeadata.gov.br/doc/Moeda%20no%20Brasil%20Colonia%20e%20Imp%C3%A9rio.pdf>.

Costa, João Paulo Peixoto. “Limites da disciplina: os índios correio sob o governo Sampaio no Ceará (1812-1820)”. *História Social*, nº 25 (2013): 111–28.

Costa, Leonor Freire, Pedro Lains, e Susana Münch Miranda. *História económica de Portugal, 1143-2010*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2011.

Costa, Leonor Freire, Maria Manuela Rocha, e Rita Martins de Sousa. *O ouro do Brasil*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2013.

Cunha, Alexandre Mendes. “A Junta da Real Fazenda em Minas Gerais e os projetos de abolição da circulação de ouro em pó (1770-1808): limites às reformas econômicas na colônia dentro da administração fazendária portuguesa”. *história econômica & história de empresas* XV, nº 2 (2012): 9–45.

———. “Minas Gerais, da capitania à província: elites políticas e a administração da fazenda em um espaço em transformação.” Tese de Doutorado, UFF, 2007.

———. “Police science and cameralism in Portuguese Enlightened Reformism: economic ideas and the administration of the state during the second half of the 18th century”. *E-journal of Portuguese History* 8, nº 1 (2010).

———. “Vila Rica -São João Del Rey: as voltas da cultura e os caminhos do urbano entre o século XVIII e XIX”. Dissertação de mestrado, UFF, 2002.

Cunha, Mafalda Soares. “O provimento de ofícios menores nas terras senhoriais: a casa de Bragança nos séculos XVI-XVII”. In *Cargos e ofícios nas monarquias ibéricas: provimento, controlo e venalidade (séculos XVII-XVIII)*, organizado por Nandini Chaturvedula, 15–37. Lisboa: CHAM, 2012.

Demangeon, Pierre. “La poste maritime française”. *Les Cahiers de la FNARH*, nº 98 (2005): 5–9.

Deyon, Pierre. *O mercantilismo*. São Paulo: Perspectiva, 1992.

Dias, Maria Odila Leite da Silva. *A interiorização da metrópole e outros estudos*. São Paulo: Alameda, 2005.

Díaz, María López. “Legislación y doctrina de los oficios en España: el proceso de (re)incorporación a la Corona”. In *Cargos e ofícios nas monarquias ibéricas: provimento, controlo e venalidade (séculos XVII-XVIII)*, organizado por Roberta Stumpf e Nandini Chaturvedula, 213–39. Lisboa: CHAM, 2012.



Domingues, Francisco Contente. *Os navios do mar oceano: teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*. Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa, 2004.

———. *Três séculos no mar, 1640-1910: Bergantins e Brigues*. Vol. V. Lisboa: Ministério da Marinha, 1990.

Felices de la Fuente, María del Mar. “Venta y beneficio de cargos en la España moderna: consideraciones en torno al concepto de venalidad”. In *Cargos e ofícios nas monarquias ibéricas: provimento, controlo e venalidade (séculos XVII-XVIII)*, organizado por Roberta Stumpf e Nandini Chaturvedula, 199–213. Lisboa: CHAM, 2012.

Focault, Michel. *Segurança, Território, População. Curso dado no Collège de France (1977-1978)*. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

Fonseca, Cláudia Damasceno. “Funções, hierarquias e privilégios urbanos: a concessão dos títulos de vila e cidade na Capitania de Minas Gerais”. *Varia História* 29 (2003): 39–51.

Fragoso, João, e Maria de Fátima Gouvêa, orgs. “Monarquia pluricontinental e repúblicas: algumas reflexões sobre a América lusa nos séculos XVI-XVIII.” *Tempo* 14, nº 27 (2009): 36–50.

Fragoso, João, Maria de Fátima Gouvêa, e Maria Fernanda Bicalho. “Uma leitura do Brasil Colonial – bases da materialidade e da governabilidade no Império”. *Penélope: revista de história e ciências sociais*, nº 23 (2000): 67–88.

Fragoso, João, e Nuno Gonçalo Monteiro. *Um reino e suas repúblicas no Atlântico: comunicações políticas entre Portugal, Brasil e Angola nos séculos XVII e XVIII*. Civilização Brasileira, 2017.

Gesteira, Heloisa, Luís Miguel Carolino, e Pedro Marinho. *Formas do Império: ciência, tecnologia e política em Portugal e no Brasil: séculos XVI ao XIX*, 2014.

González Martínez, Nelson. “Correos y comunicación escrita en la América colonial: esquemas de distribución de la correspondencia oficial (1514-1768)”. *ahrbuch für Geschichte Lateinamerikas* 52 (2015): 37–64.

Guizzo, Danielle Cristina, e Iara Vigo de Lima. “Por uma genealogia foucautliana da economia política clássica: Adam Smith e o nascimento da Biopolítica”. *Filosofia de la Economía* 3 (2014): 87–108.

Harrison, Jane. “The intercourse of letters: Transatlantic correspondence in early Canada (1640-1812)”. Tese de Doutorado, Universidade de Toronto, 2000.

Hemmeon, Joseph Clarence. *The history of the British post office*. Cambridge: Harvard University, 1912.

Hespanha, Antonio Manuel. “A mobilidade social na sociedade de Antigo Regime”. *Tempo* 11, nº 21 (2006): 121–46.

———. *Vísperas del Leviatán. Instituciones y poder político*. Madrid: Taurus Humanidades, 1989.

Jancsó, István. *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec, 2005.

Kantor, Iris. “Mapas em trânsito: projeções cartográficas e processo de emancipação política do Brasil (1779-1822)”. *Araucária: Revista Iberoamericana de filosofía, política y humanidades*, nº 24 (2010): 110–23.

Lamas, Fernando Gaudereto. “Para além do ouro das Gerais: outros aspectos da economia mineira no setecentos”. *HEERA - Revista de História Econômica e Regional Aplicada* 3, nº 4 (junho de 2018): 37–54.

Lemos, Nathalia Gama. “Um Império nos trópicos: a atuação do Intendente Geral de Polícia, Paulo Fernandes Viana, no Império Luso-Brasileiro (1808-1821)”. Dissertação de mestrado, UFF, 2012.

Lima, André Nicácio. “Caminhos da integração, fronteiras da política: a formação das províncias de Goiás e Mato Grosso”. Dissertação de Mestrado, USP, 2010.

Lyra, Maria de Lourdes Viana. *A utopia do poderoso Império: Portugal e Brasil : bastidores da política, 1798-1822*. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1994.

Machado, Luiz Guilherme. “A Criação do ofício de Correio mor das Cartas do Mar”. Projeto de Pesquisa. *História Postal* (blog). Acessado 15 de dezembro de 2017. <http://historiapostal.blogspot.com/2008/02/criao-do-ofcio-de-correio-mor-das.html>.

———. “A Criação do ofício de Correio mor do Reino”. Projeto de Pesquisa. *História Postal* (blog). Acessado 15 de dezembro de 2017. <http://historiapostal.blogspot.com/2008/02/criao-do-ofcio-de-correio-mor-do-reino.html>.

———. “A criação dos correios marítimos para o Brasil em 1798”. *Códice II*, nº 7 (2010): 36–53.

———. “A Nomeação dos Primeiros Assistentes do Correio-mor no Ultramar”. Projeto de Pesquisa. *História Postal* (blog). Acessado 15 de dezembro de 2017. <http://historiapostal.blogspot.com/2008/02/nomeao-dos-primeiros-assistentes-do.html>.

———. “As ‘Instruções’ Anexas ao Alvará de Criação dos Correios Marítimos para o Brasil de 1798”. *A Filatelia portuguesa*, nº 6 (2002): 6–11.

———. “Os Assistentes do Correio mor na Bahia”. Projeto de Pesquisa. *História Postal* (blog). Acessado 15 de dezembro de 2017. <http://historiapostal.blogspot.com/2008/02/os-assistentes-do-correio-mor-na-bahia.html>.

———. “Os Assistentes do Correio mor no ultramar e a resistência dos colonos”. Projeto de Pesquisa. *História Postal* (blog). Acessado 5 de junho de 2018. <http://historiapostal.blogspot.com/2008/02/os-assistentes-do-correio-mor-no.html>.

March, James G., e Johan P. Olsen. “Elaborating the ‘New Institutionalism’”. In *The Oxford Handbook of Political Institutions*, organizado por Sarah A. Binder, R. A. W. Rhodes, e Bert A. Rockman, 3–20. Oxford: Oxford University Press, 2008.

Marchand, Patrick. “Les maîtres de Poste et le transport public en France 1700-1850”. *Les Cahiers de la FNARH*, nº 93 (2004): 20–22.

Marrocos, Luís Joaquim dos Santos. *Cartas do Rio de Janeiro*. Organizado por Elisabet Carceller Guillamet, Maria Conceição Geada, e Basto, Cristina Pinto. Lisboa: Biblioteca Nacional, 2008.

Martínez Lorente, Gaspar. “La red postal: renta real, servicio publico y liberalización (siglos XVIII-XX)”. In *Cinco Siglos de Cartas*, organizado por Antonio Castillo Gómez e Verónica Sierra Blas, 455–72. Huelva: Universidad de Huelva, 2014.

Martins, Carlos Henrique de Moura Rodrigues. “O Programa de obras públicas para o território de Portugal continental (1789-1809): intenção política e razão técnica – o porto do Douro e a cidade do Porto. Volume 2”. Tese de Doutorado, Universidade de Coimbra, 2014.

Miranda, Marcia Eckert. “Ao sul das cortes: a independência na província do Rio Grande de São Pedro do Sul”. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* online. Acessado 19 de outubro de 2018. <http://journals.openedition.org/nuevomundo/65334>.

Miranda, Tiago dos Reis, e João Luís Lisboa. “A cultura escrita nos espaços privados”. In *História da Vida Privada em Portugal*, organizado por José Matoso e Nuno Gonçalo Monteiro, 333–94. Lisboa: Temas e Debates, 2011.

Monteiro, Nuno Gonçalo. “As reformas na monarquia pluricontinental portuguesa: de Pombal e Dom Rodrigo de Sousa Coutinho”. In *O Brasil colonial (1729-1821)*, organizado por João Fragoso e Maria de Fátima Gouvêa, 3:111–56. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

———. “Nobreza titulada e elites na monarquia portuguesa, antes e depois de 1808”. In *Portugal, Brasil e a Europa Napoleônica*, organizado por José Luís Cardoso, Nuno Gonçalo Monteiro, e José Vicente Serrão, 349–66. Lisboa: ICS, 2010.

———. “O Governo da monarquia e do Império: o provimento de ofícios principais durante o período pombalino: algumas notas breves”. In *O Governo dos Povos*, organizado por Laura de Mello e Souza e Júnia Ferreira Furtado, 507–17. São Paulo: Alameda, 2009.

———. “O provimento dos ofícios principais na monarquia durante a dinastia de Bragança”. In *Cargos e ofícios nas monarquias ibéricas: provimento, controlo e venalidade (séculos XVII-XVIII)*, organizado por Roberta Stumpf e Nandini Chaturvedula, 39–49. Lisboa: CHAM, 2012.

———. “Pombal e a aristocracia”. *Revista Camões* 15/16 (2003): 34–41.

———. “Portugal”. In *Diccionario político y social del mundo iberoamericano. Conceptos políticos fundamentales, 1770-1870*, organizado por Javier Fernández Sebastián, 175–90. III. Madri: Annick Lemérière, 2014.

Monteiro, Nuno Gonçalo, Teresa Sousa de Almeida, e Vanda Anastácio, orgs. *Correspondências. usos da Carta no Século XVIII*. Lisboa: Edições Colibri, 2005.

Moreno Cabanillas, Rocío. “Cartas en pugna. Resistencias y oposiciones al proyecto de reforma del correo ultramarino en España y América en el siglo XVIII”. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* online. Acessado 12 de setembro de 2018. <http://journals.openedition.org/nuevomundo/71547>.

Moreno Cabanillas, Rocío. “Cartas para administrar desde la distancia. El caso de la Administración de Correos de Cartagena de Indias (1764-1821). Un estado de la cuestión.” *Bibliographia Americana*, nº 8 (2012): 210–31.

Moreno Cabanillas, Rocío. “Correo Mayor de España en Sevilla”. Grupo de Investigación. Identidad e Imagen de Andalucía en la Edad Moderna. Acessado 19 de dezembro de 2017. <http://www2.ual.es/ideimand/correo-mayor-de-espana-en-sevilla/>.

———. “El deseo de renovar: instrumentos reformadores del sistema postal hispanoamericano en el Archivo General de Indias”. In *Archivo General de Indias: El valor del documento y la escritura en el Gobierno de América*, organizado por Reyes Rojas García. Madri: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, 2016.

Mourão, Maria da Graça Menezes. “O cerceamento da comunicação por Correios na ‘capitania de todos os negócios’”. *Cadernos de História* 13, nº 18 (2012): 9–31.

Neto, Margarida Sobral, org. *As comunicações na Idade Moderna*. Lisboa: Fundação Portuguesa de Comunicações, 2005.

———. “Os Correios na Idade Moderna”. In *As comunicações na Idade Moderna*, 16–70. Lisboa: Fundação Portuguesa de Comunicações, 2005.

Olival, Fernanda. *As ordens militares e o estado moderno: honra, mercê e venalidade em Portugal (1641-1789)*. Lisboa: Estar, 2001.

Oliveira, Mônica Ribeiro. “Cafeicultura mineira: formação e consolidação - 1809-1870”. *Atas do IX Seminário Sobre Economia Mineira.*, 2000, 257–80.

Paquette, Gabriel. “The reform of the Spanish empire in the age of Enlightenment”. In *The Spanish Enlightenment revisited*, organizado por Astigarraga Jesús, 149–66. Oxford: Oxford University Press, 2015.

Pedreira, Jorge Miguel. “Brasil, fronteira de Portugal. Negócio, emigração e mobilidade social (séculos XVII e XVIII)”. *Anais UE* 8–9 (1999 de 1998): 47–72.

Pedrosa, Fernando, José Malhão Pereira, e Inácio Guerreiro. *Navios, marinheiros e arte de navegar, 1139-1499*. Lisboa: Academia de Marinha, 1997.

Pestipon, Alain Le. “Histoire sommaire de La Poste à Toulouse, ‘du cursus publicus à l’Airbus A300’”. *Les Cahiers de la FNARH*, nº 99 (2006): 16–23.

Pimenta, João Paulo G. “A Independência do Brasil e o liberalismo português: um balanço da produção acadêmica”. *Hib: Revista de Historia Iberoamericana* 1, nº 1 (2008): 70–105.

Pimenta, João Paulo G. *Estado y nación hacia el final de los imperios ibéricos: Río de la Plata y Brasil, 1808-1828*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 2011.

Pinheiro, Francisco, e Luís Lisanti. *Negócios coloniais; uma correspondência comercial do século XVIII*. Brasília: Ministério da Fazenda, 1973.

Raeff, Marc. “The well-ordered Police State and the development of modernity in seventeenth and eighteenth century Europe: an attempt at a comparative approach”. *The American Historical Review* 80, nº 5 (1975): 1221–43.

Rangel, Ana Paula dos Santos. “Quando e com quem: tempo de casar e escolha do cônjuge entre os escravos do termo de Barbacena.” In *Impérios ibéricos en comarcas americanas*:

*Estudios regionales de historia colonial brasileira y negrandina*, organizado por Adriana María Alzaete Escheverri, Manolo Florentino, e Carlos Eduardo Villa, 197–235. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario, 2008.

Ribeiro, Ana Isabel. “Os Correios-mores do Reino: perfil e trajectos sociais”. In *As Comunicações na Idade Moderna*, organizado por Margarida Sobral Neto, 97–116. Lisboa: Fundação Portuguesa de Comunicações, 2005.

Rodarte, Mario Marcos Sampaio. “O caso das Minas que não se esgotaram: a pertinácia do antigo núcleo central minerador na expansão da malha urbana da Minas Gerais oitocentista”. Dissertação de Mestrado, UFMG, 1999.

Rodrigues, José Damião. “Para o socego e tranquilidade publica das ilhas”: fundamentos, ambição e limites das reformas pombalinas nos Açores”. *Tempo* 11, nº 21 (junho de 2006): 144–70.

Roux, Muriel Le. *Post Offices of Europe 18th-21st Century a Comparative History*. Brüssel: P.I.E.-Peter Lang S.A, 2014.

Salvino, Romulo Valle. “A breve história do Correio-mor nas minas de ouro, ou como as Câmaras das vilas mineiras procuraram regular as trocas de correspondências no princípio do século XVIII”. In *Anais do XXVIII Simpósio Nacional de História*, 1–16. Florianópolis, 2015.

———. “Cartas da terra: o Correio mor e a centralização do poder no Reino e na Colônia”. *Postais - Revista do Museu Nacional dos Correios* 1 (2013): 26–55.

———. “Correios extraviados entre Lisboa e as minas: uma contribuição para a História dos Assistentes do Correio-mor no Império Português (séculos XVI-XVIII).” In *5º Encontro Internacional de História Colonial: Cultura, Escravidão e Poder na Expansão Ultramarina (Século XVI ao XIX)*, 1110–14. Maceió: Edufal, 2014.

———. “Guerras de papel: Disputas e estratégias em torno da comunicação escrita na América portuguesa (c. 1650 – c. 1750)”. Doutorado, Universidade de Brasília, 2018.

Sánchez Gonzáles, María Dolores del Mar. “El correo y las ciudades: la administración de correos en el siglo XVIII”. In *El mundo urbano en el siglo de la Ilustración*, 213–21. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, 2009.

Santos, Maria Emília Madeira, Manuel Lobato, e Ana Cristina Roque. *O domínio da distância: comunicação e cartografia*. Lisboa: História e Cartografia, Departamento de Ciências Humanas, Instituto de Investigação Científica Tropical, 2006.

Santos, Nívia Pombo Cirne dos. “Um turista na Corte do Piemonte dom Rodrigo de Souza Coutinho e o Iluminismo italiano e francês (1778-1790)”. *Varia Historia* 25, nº 41 (junho de 2009): 213–25.

Scarato, Luciane Cristina. “Caminhos e descaminhos do ouro nas Minas Gerais: administração, territorialidade e cotidiano (1733-1783)”. Dissertação de Mestrado, UNICAMP, 2009.

Schobesberger, Nikolaus, Paul Arblaster, Mario Infelise, André Belo, Noah Moxham, Carmen Espejo, e Joad Raymond. “European postal network”. In *News Networks in Early Modern*

*Europe*, organizado por Joad Raymond e Noah Moxham, 19–63. Leiden/Boston: Brill Open, 2016.

Schwarcz, Lilia Moritz. *A longa viagem da biblioteca dos reis do terremoto de Lisboa à Independência do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

Seealender, Airton Cerqueira Leite. “A ‘Polícia’ e as funções do Estado: notas sobre A ‘Polícia’ do Antigo Regime. Revista da Faculdade de Direito”. *Revista da Faculdade de Direito da Universidade Federal de Curitiba*, nº 47 (2008): 29–64.

Sellers-Garcia, Sylvia. *Distance and Documents at the Spanish Empire's Periphery*. Stanford, Calif.: Stanford University Press, 2014.

Silva, Ana Rosa Cloclet da. *Inventando a nação: intelectuais ilustrados e estadistas luso-brasileiros na crise do Antigo Regime português, 1750-1822*. São Paulo: Editora Hucitec : FAPESP, 2006.

Silva, Andrée Mansuy Diniz. *D. Rodrigo de Souza Coutinho, comte de Linhares: 1755-1812 : portrait d'un homme d'État*. Vol. 2. Lisbonne; Paris: Centre culturel Calouste Gulbenkian /Commission nationale pour les commémorations des découvertes portugaises, 2006.

———. *D. Rodrigo de Souza Coutinho, comte de Linhares: 1755-1812 : portrait d'un homme d'État*. Vol. 1. Lisbonne; Paris: Centre culturel Calouste Gulbenkian/Commission nationale pour les commémorations des découvertes portugaises, 2006.

Silva, Daniele Ferreira. “Colonialismo e fiscalidade na capitania de Pernambuco”. Dissertação de Mestrado, UFPE, 2011.

Silva, Francisco Ribeiro. “Venalidade e hereditariedade dos ofícios públicos nos séculos XVI e XVII: alguns aspectos”. *Revista de História*, nº 08 (1988): 203–204.

Silva, João Márcio Palheta da. *Território e mineração em Carajás*. Belém: GAPTA/UFPA, 2013.

Silva, Jorge Manoel Moreira. “A Marinha de guerra portuguesa desde o regresso de D. João VI a Portugal e o início da regeneração (1821-1851)”. Dissertação de Mestrado, Universidade do Porto, 2009.

Silva, Maria Beatriz Nizza da. *Cultura letrada e cultura oral no Rio de Janeiro dos vice-reis*. São Paulo: UNESP, 2013.

Silva, Rosangela Maria da. “Heranças do Antigo Regime português na estruturação da marinha de guerra brasileira (1790-1850).” In *Temas setecentista: governos e populações no Império Português*, 109–17. Curitiba: UFPR/SCHLA/Fundação Araucária, 2007.

Silveira, Patrícia Gomes da. “A Metrópole é aqui: redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no comércio de cabotagem (1799-1822)”. Doutorado, UFRJ, 2013.

Skinner, Andrew. “The role of the State”. In *A System of Social Science. Papers Relating to Adam Smith*, 183–204. Oxford: Clarendon Press, 1996.

Slemian, Andréa. “Sob o império das leis: Constituição e unidade nacional na formação do Brasil (1822-1834)”. Tese de doutorado, 2006.

Sousa, Rita Martins de. “Alterações das práticas contabilísticas na Casa da Moeda de Lisboa, no século XVIII”. *Pecunia*, nº 13 (dezembro de 2011): 263–81.

Steele, Ian Kenneth. *The English Atlantic, 1675-1740: An Exploration of Communication and Community*. New York; Oxford: Oxford University Press, 1986.

Stumpf, Roberta. “Administrar finanças e recrutar agentes: práticas de provimentos de ofícios no reinado joanino no Brasil (1808-1821)”. *Almanack*, Dossiê Jurisdições, Soberanias, Administrações, nº 18 (abril de 2018): 330–70.

———. “Formas de venalidade de ofícios na monarquia portuguesa do século XVIII”. In *Cargos e ofícios nas monarquias ibéricas: provimento, controlo e venalidade (séculos XVII-XVIII)*, organizado por Roberta Stumpf e Nandini Chaturvedula, 279–98. Lisboa: CHAM, 2012.

———. “La construcción de la hacienda hispánica (siglos XVII-XIX). El gobierno de la hacienda.” *Espacio, Tiempo y Forma*, História Moderna, Série IV, nº 30 (2017): 135–61.

———. “Os provimentos de ofícios: a questão da propriedade no Antigo Regime português”. *Topoi* 15, nº 29 (dezembro de 2014): 612–34.

———. “Ser apto para servir a Monarquia Portuguesa: profissionalização e hereditariedade”. In *Mérito, Venalidad y Corrupción en España y América (Siglos XVII y XVIII)*, organizado por Pilar Ponce Leiva e Francisco Andújar Castillo. Valencia: Albatros, 2016.

Subtil, José. “As Mudanças em curso na segunda metade do século XVIII: a ciência de Polícia e o novo perfil dos funcionários régios.” In *Cargos e ofícios nas monarquias ibéricas: provimento, controlo e venalidade (séculos XVII-XVIII)*, organizado por Roberta Stumpf e Nandini Chaturvedula, 65–80. Lisboa: CHAM, 2012.

———. “O Direito de Polícia nas Vésperas do Estado Liberal em Portugal.” In *As formas do Direito: Ordem, Razão e Decisão.*, organizado por Ricardo Marcelo Fonseca, 275–332. Curitiba: Juruá, 2013.

Subtil, José, e António Manuel Hespanha. “Corporativismo e Estado de Polícia como modelos de governo das sociedades euro-americanas do Antigo Regime”. Organizado por João Fragoso e Govêa, Maria de Fátima. *O Brasil Colonial* 1 (2014): 127–66.

Teixeira, Rodrigo Alves. “Capital e colonização: a constituição da periferia do sistema capitalista mundial”. *Estudos Econômicos (São Paulo)* 36, nº 3 (setembro de 2006): 539–91.